



## NOTAT

1. oktober 2024  
2024-2209

# Høringsnotat om forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde

## Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.....	1
1. Høringen .....	2
1.1. Høringsperiode .....	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v. ....	2
2. Høringssvarene.....	8
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget .....	9
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget .....	16
2.2.1. Note til loven .....	16
2.2.2. Projektet (Lovforslagets § 1) .....	17
2.2.3. Bemyndigelse (Lovforslagets § 2) .....	18
2.2.4. Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger (Lovforslagets §§ 3 – 4) .....	19
2.2.5. Fravigelse af anden lovgivning (Lovforslagets §§ 5 – 6) ..	20
2.2.6. Ledninger (Lovforslagets §§ 7 – 9) .....	27
2.2.7. Støjisoleringsordning (Lovforslagets § 10) .....	33
2.2.8. Domstolsprøvelse (Lovforslagets 11) .....	34
2.2.9. Lovforslagets beskrivelse af FN's Verdensmål.....	36
2.3. Anlægsprojektet .....	36
2.3.1. Anden linjeføring .....	39
2.4. Samfundsøkonomi.....	40
2.5. Trafik.....	42
2.5.1. Trafikafvikling .....	42



2.5.2. Trafiksikkerhed.....	45
2.6. Lokale veje og stier – herunder vedr. vedligeholdelses pligt .....	46
2.7. Ekspropriation .....	49
2.8. Øvrigt.....	51
2.9. Landskab og visuelle forhold .....	52
2.9.1. Arkæologi og kulturarv.....	53
2.9.2. Støjreducerende tiltag.....	55
2.9.3. Natur og biodiversitet .....	56
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	57

## **1. Høringen**

### **1.1. Høringsperiode**

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde har i perioden fra den 1. juli 2024 til den 22. august 2024 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 1. juli 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 1. juli 2024.

### **1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.**

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget hørings svar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringsparters orientering om navneskift, således at høringsparternes nye navne indgår. Høringspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen



foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med \*.

Derudover er der indkommet høringssvar fra borgere.

<b>Høringspart</b>	<b>Hørings-svar modtaget</b>	<b>Bemærkninger</b>	<b>Ingen bemærkninger</b>	<b>Ønsker ikke at afgive høringssvar</b>
Arriva Danmark A/S				
Banedanmark	X		X	
Beredskabsstyrelsen				
Beredskabsstyrelsen Sydjylland				
Bestyrelsen af Borgere imod opgradering af Rute 11 Korsbro-Varde, Helmut Wolf og Henning Jørgensen*	X	X		
Borgerbevægelsen.dk*	X	X		
Brancheforeningen				



Danske Advokater				
Business Danmark				
Campingbranchen				
Cyklistforbundet				
Danmarks Frie Auto-Campere				
Danmarks Naturfredningsforening				
Dansk arbejdsgiverforening	X			X
Dansk Byggeri				
Dansk e-mobilitet				
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Erhvervsfremme				
Dansk Handicap Forbund				
Dansk Industri (DI)				



Dansk Ledningsejerforum				
Dansk Metal				
Dansk Ornitologisk Forening				
Dansk Transport og Logistik (DTL)				
Dansk Vandrelaug				
Dansk Vejforening				
Danske handicaporganisationer				
Danske Motorcyklister				
Det Centrale Handicapråd				
Det Økologiske Råd				
Domstolsstyrelsen				
DSB	X		X	
Energinet	X	X		



Esbjerg Kommune	X	X		
Esbjerg Lufthavn				
Fagligt Fæl- les Forbund – 3 F				
FDM				
FOA				
Forbruger- rådet				
Foreningen af danske småøer				
Forsvarets Materielsty- relse/Ejen- domssty- relse				
Forsvarsmi- nisteriets Ejendoms- styrelse	X	X		
Friluftsrå- det				
Green Po- wer Den- mark, Mette Louise Hor- neman*	X	X		
Green Power Den- mark, Rune	X	X		



Rathsach Andersen*				
Henning Jørgensen*	X	X		
Håndværksrådet				
Inge Nørgaard*	X	X		
ITD				
Kommissarius (Jylland)				
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne				
Kommuner-nes Landsforening (KL)				
Landbrug & Fødevarer				
Landsfor-eningen af menigheds-råd				
Landsfor-eningen landsbyer i Danmark				
Landsorga-nisationen i				



Danmark (LO)				
Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf*	X	X		
Livet med Handicap (LEV)				
NOAH-Trafik				
Parcelhus-ejernes landsforening				
Randi W. Olsen og Anders Krog*	X	X		
Region Syd-danmark				
Rigsrevisionen	X	X		
Rådet for Bæredygtig Trafik				
Rådet for sikker Trafik				
Samråd Syd				
Sydtrafik				





Trafiksel- skaberne i Danmark				
Varde Kom- mune	X	X		
Vester Ne- bel Sogns Lokalråd*	X	X		

## 2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

### 2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Danske Havne anfører, at de støtter vejudbygningen af Rute 11 mellem Korskro og Varde, fordi vejprojektet vil styrke infrastruktu-ren til Hvide Sande Havn, hvilket giver bedre adgangsforhold til og fra havnen i forhold til den sydlige del af motorvejsnettet. Bedre adgangsforhold til motorvejsnettet er godt for havnen, for er-hverlivslivet og for det omkringliggende samfund.



Dansk Erhverv finder det positivt, at der anlægges cykelsti på strækningen, da fremme af cyklisme er vigtig. Dansk Erhverv anfører endvidere, at de kan støtte udkastet til lovforslag. Dansk Erhverv lægger stor vægt på, at fremkommeligheden for vindmølletransporter bliver sikret bedst muligt. Herudover bemærker Dansk Erhverv, at udbygninger af infrastrukturen ifm. motorveje, som fx dette projekt, generelt bør tage højde for at klargøre infrastrukturen til kørsel med dobbeltrailere.

Green Power Denmark, Rune Rathsach Andersen, anfører, at de bifalder udbygningen af Rute 11, hvilket kan forbedre trafiksikkerhed og trafikafviklingen på strækningen til gavn for både borgere og erhvervsliv, herunder *virksomheder* inden for grøn energi, som har mange aktiviteter i området.

Derudover udgør vejnettet et vigtigt rammevilkår og en helt afgørende del af den infrastruktur, der også fremadrettet skal gøre det muligt at transportere bl.a. store vindmøllekomponenter fra produktionsstederne til havne og opstillingssteder. Opgradering af vejnettet er således et rammevilkår, der har helt konkret betydning for installation og eksport af grøn energiteknologi som f.eks. vindmøller, og dermed vores konkurrenceevne og arbejdspladser.

I denne forbindelse opfordrer Green Power Denmark derfor til, at der fra politisk side også prioriteres midler til udbygning og omlægning af bestemte strækninger på vejnettet mellem hhv. Give/Brande og Esbjerg Havn, som i vid udstrækning benyttes til særtransporter af elementer af vindmøller, som bliver større i de kommende år, og hvor der allerede nu opleves udfordringer ift. Såvel naboer som passage under elluftledninger pga. elementernes store dimensioner.

Inge Nørgaard protesterer kraftigt imod udbygningen af Rute 11 mellem Korskro og Varde til 2+1 vej, og mener ikke at der er behov for at udvide vejen, og at trafikken afvikles fint til daglig.

Henning Jørgensen siger nej tak til udbygningen af Rute 11 til 2+1 vej, og giver udtryk for, at udbygningen har for store negative konsekvenser for natur, kulturlandskab og mennesker ved vejen.

Vester Nebel Sogns Lokalråd anfører, at sognet fraråder, at Rute 11 mellem Korskro og Varde udbygges til 2+1 vej.

Herudover bemærker Vester Nebel Sogns Lokalråd, at lovforslaget er kraftigt manipulerende i retning af, at man kun ønsker at udmale fordele ved en udvidelse og ikke ulemper.



Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf anfører, at som beboere og brugere af Rute 11 påpeger de for politikere og beslutningstagere, at projektet ikke står mål med de offentliges udgifter og omkostningerne for de berørte borgere langs vejen.

Anne Katrine Jørgensen giver bl.a. udtryk for, at udover alt de har skrevet i deres høringssvar til Vejdirektoratet, bliver Anne Katrine Jørgensen vred over at læse, at man ødelægger et helt lokalsamfund og afskærer beboere fra lokalsamfundet.

Randi W. Olsen og Anders Krog giver udtryk for, at beslutningen om at gennemfører vejudvidelsen ikke sker i almenes vel, men derimod som et forsøg på en løsning for forretningslivet i Varde midtby.

Borgerbevægelsen giver bl.a. udtryk for kritik af den gennemførte VVM-proces vedr. udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

Varde Kommune støtter op om beslutningen om den fulde løsning med opgradering til 2+1 vej med 90 km/t på størstedelen af strækningen.

*Transportministeriet kan hertil samlet bemærke, at ministeriet har noteret sig, at holdningerne til udbygningen af Rute 11 mellem Korskro og Varde spænder vidt. Lovforslaget udmønter den bredt forankrede politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035.*

#### *2.1.1 Miljøkonsekvensrapporten*

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at miljøkonsekvenserne totalt undervurderes, herunder især påvirkningen af natur og kulturlandskab. En ejendom står eksempelvis som bevaringsværdig og da den ligger i et bevaringsværdigt kulturmiljø, må den ifølge miljøkonsekvensrapporten slet ikke fjernes.

*Transportministeriet bemærker hertil, at miljøkonsekvensvurderingen er udarbejdet af kvalificerede og kompetence eksperter og påviser, beskriver og indeholder en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte påvirkninger på miljøet på baggrund af gældende viden og vurderingsmetoder samt under hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller dansk lovgivning. Det er i miljøkonsekvensrapporten bl.a. vurderet, at udbygningen af Rute 11 vil medføre store konsekvenser for både mennesker og miljø langs vejen. I miljøkonsekvensvurderingen lægges til grund at*



*beskyttelseslinjerne og kulturmiljøet allerede i dag er påvirket af den eksisterende Rute 11.*

Borgerbevægelsen udtrykker generel kritik over den gennemførte "VVM-proces" vedr. udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

Borgerbevægelsen bemærker endvidere, at Transportministeriets høring om anlægsloven opleves som proforma, da høringens svar ikke tillægges betydning. Flertallet for loven er etableret længe inden. Det er åbenlyst på forhånd, at baggrunden for lovforslaget er aftalen af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, og at lovforslaget skal udmønte infrastrukturplanen. Den politiske beslutning om vedtagelse af anlægsloven er med andre ord truffet for mere end 3 år siden - lang tid forinden at borgerne langs linjeføringen fik mulighed for at kommentere projektet i den politiske proces.

Processen med forligsvedtagelser, der træffes lang tid før beslutningstagerne har opnået indsigt i projekternes miljøkonsekvenser, er decideret til hinder for, at der træffes miljømæssigt forsvarlige beslutninger. Og endda tillige til hinder for at der træffes infrastruktur-mæssigt fornuftige beslutninger.

I forhold til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde, er der udarbejdet en Miljøkonsekvensrapport i slutningen af 2023. Men anlægsloven blev forhåndsvedtaget i forliget den 28. juni 2021. På det tidspunkt havde forligets parter ikke et tilstrækkeligt oplysningsgrundlag til at træffe en beslutning med så store miljømæssige konsekvenser. Borgernes 80 høringssvar, der blev indleveret til Vejdirektoratet i høringen hen over julen 2023/2024 fra 28. november 2023 til 2. februar 2024, indgik ikke i beslutningen. De høringer, der afholdes af Vejdirektoratet i forbindelse med sin udfærdigelse af Miljøkonsekvensrapporten, giver ikke mulighed for politisk indflydelse. Det er blot en teknisk høring, der kan forbedre Vejdirektoratets Miljøkonsekvensvurdering.

Borgerbevægelsen.dk bemærker endvidere, at beslutningen er truffet inden Vejdirektoratets høringsnotat er udarbejdet. Det er forudsat i vejlovens kapitel 2 a, at Vejdirektoratet skal afslutte sin proces, inden den politiske beslutning kan træffes. Det er utidigt at Trafikordførerne træffer beslutninger om projektets udformning, inden Vejdirektoratets proces er afsluttet.

Borgerbevægelsen.dk anfører endvidere, at det er aldeles uforsvarligt, og utroligt krænkende for de mennesker, der står til ekspropriation og enorme værditab på egne ejendomme, at den reelle



politiske beslutning om vejens anlæggelse træffes parallelt med Vejdirektoratets tekniske proces uden at politikerne har kendskab til, hvad berørte myndigheder og den berørte offentlighed havde at sige til projektet i høringsfasen.

Herudover gør Borgerbevægelsen.dk opmærksom på, at det kan konstateres, at trafikordførerne ignorerer borgernes ønsker og forslag til alternative vejforløb, der er mindre indgribende eller bedre beliggende. Endvidere, at ordførerne ikke har afventet Miljøstyrelsens høringssvar. Det fremgår eksempelvis, at Miljøstyrelsen anbefaler o-løsningen, idet denne medfører færrest forandringer, herunder mindst fjernelse af beplantning. Høringssvaret angår dertil mangler vedr. vurderingerne knyttet til vand og Bilag IV-arter, men heller ikke det er indgået i den politiske beslutning.

Borgerbevægelsen.dk gør i forlængelse heraf opmærksom på, at forligsbeslutningen og ordførernes beslutning tillige er truffet uden kendskab til høringsnotatets to nye ekstra bilag vedr.:

- Rambølls forslag til yderligere afværgetiltag vedr. padde, herunder bilag IV-arter (s. 18-23), og
- Rambølls vurderinger angående flagermus, hvor alle arter er omfattet af den strenge Bilag IV-beskyttelsen (s. 24-28).

Borgerbevægelsen anfører også, at Vejdirektoratets tillæg til miljøkonsekvensrapporten ikke er tilgået de politiske beslutningstagere, som har vedtaget såvel anlæggelsen som den fulde udbygning inden miljøkonsekvenserne for så vidt angår vand er afdækket.

I forlængelse heraf anfører Borgerbevægelsen.dk endvidere, at Transportminister Thomas Danielsens forcering af den demokratiske proces er lovstridig. Vejdirektoratet skal afslutte sin proces i henhold til Vejlovens kapitel 2 a, forinden processen vedr. anlægslovens vedtagelse kan igangsættes. Miljøkonsekvenserne er ukendte – helt konkret i forhold til vand - på det tidspunkt hvor høringen vedrørende anlægsloven blev igangsat.

*Transportministeriet bemærker hertil, at lovforslaget beror på den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. udbygningen af Rute 11 mellem Kors kro og Varde indgår. Lovforslaget skal således være med til at udmønte den politiske aftale.*

*Dette er en proces der ligeledes ses i forhold til andre anlægslove.*



*Herudover bemærker Transportministeriet, at kommentaren dels går på de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, som Vejdirektoratet er ansvarlige for og dels på forslaget til anlægsloven. Imidlertid vil en vedtagelse af anlægsloven også udgøre det for miljøgodkendelsen. På denne baggrund ønsker Transportministeriet at gå i rette med påstanden om, at processen for den gennemførte miljøkonsekvensvurdering og tillæg hertil, høringssvar, Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021 og lovforslaget til anlægsloven m.v. er proforma, uhensigtsmæssig, lovstridig eller foretaget på et ikke tilstrækkeligt oplysningsgrundlag m.v.*

*Transportministeriet bemærker hertil overordnet, at en miljøkonsekvensvurdering skal give en samlet vurdering af anlægsprojektets indvirkning på mennesker, natur, miljø og kulturhistoriske forhold. De miljø- og naturmæssige og visuelle konsekvenser ved projektet skal beskrives detaljeret, ligesom det skal beskrives, hvordan de negative effekter på omgivelserne begrænses eller undgås. I miljøvurderingen benyttes internationalt anerkendte metoder og modeller, f.eks. i forbindelse med beregning af støj. Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes af kvalificerede og kompetente eksperter.*

*Miljøvurderingen bidrager til, at miljøhensyn inddrages på et tidligt tidspunkt ved tilrettelæggelsen af det konkrete projekt. En vurdering af, at et projekt medfører en væsentlig indvirkning på et af ovennævnte forhold, er ikke til hinder for, at projektet kan gennemføres. I planlægningen af projektet vil der på baggrund af miljøvurderingerne blive taget hensyn til de pågældende indvirkninger og indarbejdet afværgeforanstaltninger.*

*Hjemlen for Vejdirektoratet til at udfærdige miljøkonsekvensrapport og rammerne for indholdet findes i vejlovens § 17 g, stk. 1 – stk. 8, der bl.a. omhandler miljøkonsekvensrapportens kvalitet, afgrænsning og indhold, valgte beregnings- og opgørelsesmetoder, konkrete vurdering af påvirkning, inddragelse af kompetence og ekspertise, samt myndighedsinddragelse ved udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport.*

*Vejdirektoratet har i 2022-2023 gennemført en miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektets påvirkninger på miljøet. Vejdirektoratet har i 2024 gennemført et tillæg til miljøkonsekvensrapporten for udbygning af Rute 11. Heri er særligt overfladevand og grundvand behandlet yderligere, hvilket ikke har givet anledning til at ændre udformningen af projektet eller konklusionerne i miljøkonsekvensvurderingen.*



*Høringsnotater for miljøkonsekvensvurderingen og tillægget til miljøkonsekvensvurderingen indgår som informations- og vidensgrundlag, når Folketinget med en vedtagelse af anlægsloven samtidigt godkender miljøkonsekvensrapporten og tillægget som del af gennemførelsesgrundlaget for anlægsprojektet.*

*Det er i øvrigt ikke korrekt, at de 80 hørings svar, som Vejdirektoratet modtog i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensvurderingen ikke blev inddraget ved den politiske beslutning om den fulde udbygning af Rute 11, selvom Vejdirektoratets høringsnotat ikke forelå på daværende tidspunkt. Hørings svar fra både myndigheder og borgere m.v. var dels offentligt tilgængelige, og hovedemner blev resumeret for politikerne. Beslutningen om at udvide Rute 11 er taget med viden om de menneskelige og miljømæssige konsekvenser, som en større vejanlæg ikke kan undgå at have for naboerne og naturen.*

#### *2.1.2 Høring af lovforslaget*

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at der ikke på noget tidspunkt har været en dialog, politisk debat, med beboerne langs vejen. Transportministeren har besluttet den fulde udbygning uden at afvente et høringsnotat og indstillingen fra VD, alene på baggrund af ønske fra de to borgmestre. Borgere skal have mulighed for at deltage aktivt i den politiske debat og ikke kun blive inviteret til show borgermøder fra VD. Projektet er allerede sat i udbud, inden anlægsloven er vedtaget!

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at de er voldsomt utilfredse over Transportministeriets igangsættelse af høring af udkast til anlægslov om udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde uden, at borgere med individuel retlig interesse overhovedet er blevet orienteret om høringen.

*Transportministeriet bemærker hertil, at det følger af Transportministerens svar af 3. september 2024 på Lisbeth Pedersens og Helmut Wolfs henvendelse af 17. marts 2024 (til Thomas Jensen, at:*

*”Jeg er opmærksom på, at der i dette projekt er sket en hurtig politisk stillingtagen til valg af løsning, og at det kan sende et signal om, at jeres tilkendegivelser om projektet ikke er taget i betragtning. Det er dog ikke tilfældet.*



*Både Varde og Esbjerg Kommune har været klare i deres anbefaling af, hvilken løsning de ønsker. Kommunerne har peget på en fuld udbygning af strækningen.*

*Forligskredsen og jeg har prioriteret en hurtig, politisk afklaring af hvilket projekt, der skal anlægges, så der også lokalt kunne skabes sikkerhed for naboer til vejprojektet. Forud for den politiske beslutning er forligskredsen blevet orienteret om de tekniske løsninger og sammendrag af høringssvar fra borgere, foreninger, erhverv og myndigheder. Desuden er alle høringssvar offentligt tilgængelige på projektets hjemmeside.*

*Vejdirektoratet er i gang med at behandle alle høringssvarene, og de faglige bemærkninger til projektets udformning mv. bliver besvaret eller kommenteret i et høringsnotat. Dette notat vil blive sendt ud til alle indsendere af høringssvar, når det er færdigt i april eller maj 2024.*

*I forbindelse med behandlingen af anlægsloven for udbygningen i Folketinget, vil lovforslaget for projektet blive sendt i høring, hvor der også vil være mulighed for at give sin mening til kende”.*

*Transportministeriet bemærker herudover, at høringen over lovforslaget gennemføres efter den normale fremgangsmåde for lovforslag. Udkastet til lovforslag er således lagt på Høringsportalen.dk, hvor det er tilgængeligt for alle. Ministeriet noterer sig også, at Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf har fremsendt høringssvar til lovforslaget. Nærværende høringsnotat er udarbejdet med gennemgang og stillingtagen til alle indkomne høringssvar til lovforslaget. Som led heri tages der stilling til, hvorvidt indkomne høringssvar giver anledning til at lovforslaget tilrettes på baggrund af de indkomne høringssvar.”*

*Transportministeriet bemærker i øvrigt, at der ikke vil blive indgået kontrakt med rådgiver før efter anlægslovens endelige vedtagelse.*

## **2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget**

### **2.2.1. Note til loven**

Borgerbevægelsen.dk skriver, at Note 1 er forkert, og at loven ikke gennemfører EU-direktiver. Der gives en tilladelse og i den forbindelse er direktiverne (eller det burde de være) iagttaget direkte. Herudover bemærkes det, at det alene er to EU-direktiver,





habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, der nævnes. Borgerbevægelsen påpeger om de øvrige direktiver, herunder vandrammedirektivet ikke også bør nævnes.

*Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at en medlemsstat i den lov eller bekendtgørelse, der gennemfører et EU-direktiv er forpligtet til at henvise til direktivet ved en notehenvi-  
sning (i lovens titel med reference til EU-tidende). Hvis og i det omfang en anlægslov fraviger den danske gennemførelse af et EU-direktiv, skal der derfor indsættes en implementeringsnote. I et sådant tilfælde udgør anlægsloven den konkrete og påkrævede gennemførelse af direktivet, hvilket skal fremgå af notehenvi-  
sningen.*

*Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, sidstnævnte for så vidt områdebeskyttelsen. Statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov er ikke omfattet af bekendtgørelsen, jf. § 1. For projekter omfattet af vejlovens § 17 a, stk. 3, skal implementeringen derfor ske ved anlægsloven for det pågældende projekt.*

*Da udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde er omfattet af vejlovens § 17, stk. 3, sker implementeringen af artsbeskyttelsen i dele af habitatdirektivets art. 12, art. 13 og art. 16 ved anlægsloven. Anlægsloven implementerer ligeledes områdebeskyttelsen i habitatdirektivets art. 6, stk. 3, som også omfatter områdebeskyttelsen efter fuglebeskyttelsesdirektivet (udpegede fuglebeskyttelsesområder, der indgår i en række af Natura 2000-områderne), men ikke artsbeskyttelsen i fuglebeskyttelsesdirektivets art. 5, der reguleres efter national lovgivning.*

*Miljøkonsekvensrapporten og tillæg hertil er udarbejdet i henhold til vejlovens kap. 2 a i overensstemmelse med princippet om one-stop-shop, dvs. hvor processen for miljøkonsekvensvurdering og processen for vurdering efter bestemmelser, som gennemfører habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, er samordnet og indgår i fælles miljøvurderingsrapport.*

*Transportministeriet bemærker i øvrigt, at EU's vandrammedirektiv er implementeret i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter og bekendtgørelse nr. 819 af den 15. juni 2023 om miljømål for overfladevand-områder og grundvandsforekomster, som begge finder anvendelse, når et projekt opnår tilladelse ved anlægslov. På tilsvarende måde er VVM-direktivets regler om miljøvurdering af*



projekter implementeret i lov nr. 435 af den 24. april 2024 om offentlige veje m.v. for så vidt angår Vejdirektoratets anlægsprojekter.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at fodnoten i lovforslaget er korrekt.

### **2.2.2. Projektet (Lovforslagets § 1)**

Borgerbevægelsen.dk skriver, at § 1 er alt for upræcis til at give et retvisende billede af projektets særkender, og at kortbilaget er utilstrækkeligt, da hverken borgere eller beslutningstagere kan se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Herudover er projektets placering, højde og konstruktion upræcist angivet.

Transportministeriet bemærker, at lovforslagets § 1 i sin opbygning følger tilgangen i tidligere anlægslove på Transportministeriets område, hvilket også betyder, at anlægslovens anvendelsesområde er aktivitetsrelateret (funktionelt), idet loven finder anvendelse på udførelsen af det pågældende statslige anlægsprojekt, herunder hvilken linjeføring der med henvisning til kortbilaget kan udføres med hjemmel i anlægsloven.

Transportministeriet henviser til den detaljerede beskrivelse af projektet i lovforslagets punkt 3.1.

### **2.2.3. Bemyndigelse (Lovforslagets § 2)**

Borgerbevægelsen.dk skriver, at § 2 er for upræcis til at opfylde krav til en tilladelse og skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelig VVM-tilladelse. Borgerbevægelsen.dk finder, at bemyndigelsen er for omfattende og uklar.

Indledningsvis skal Transportministeriet bemærke, at opbygningen af lovforslaget for en udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde følger den samme systematik, som ministeriet har benyttet sig af i efterhånden mange år.

Forslaget til § 2 vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder mv. Bemyndigelsen i § 1 indebærer, at transportministeren direkte med hjemmel i anlægsloven kan gennemføre og udføre de fysiske indgreb i naturen, som er en forudsætning for det ved loven tilladte anlægsprojekt.



*Bemyndigelsen i § 2 skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.*

*Anlægsprojekter, der vedtages ved lov, kræver ikke administrativ tilladelse, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3. Det er Transportministeriets vurdering, at de mange vurderinger af anlægsprojektets miljø- og naturmæssige påvirkninger udgør en tilstrækkelig ramme for anlægsprojektets gennemførelse, jf. lovforslagets § 3 sammenholdt med § 4, se nedenfor.*

*Transportministeriet fastholder på den baggrund ordlyden fra det lovforslag, som har været i offentlig høring.*

#### **2.2.4. Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger (Lovforslagets §§ 3 – 4)**

*[Borgerbevægelsen.dk](http://borgerbevægelsen.dk) finder, at §§ 3-4 er for upræcise og spørger, hvilke vurderinger, der er tale om, og spørger om det både er dem, der er anført i MKV-2023, bilagene i høringsnotatet og tillægget til MKV-2023, og hvilke afværgeforanstaltninger der egentlig gennemføres.*

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forslaget til § 3, at anlægsprojektet 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. Af lovforslagets § 4 fremgår det, at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelsen af anlægsprojektet i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.*

*Som der er praksis for inden for Transportministeriets område, vil vedtagelsen af loven også udgøre godkendelsen af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af projektet. Det betyder dermed også, at der ikke skal gives en administrativ tilladelse hertil.*

*Da der ikke skal gives en administrativ tilladelse til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering af projektet, skal lovforslagets § 3 sikre, at gennemførelsen af anlægsprojektet skal ske inden for rammerne af den miljøkonsekvensvurdering, der er foretaget af projektet, herunder også de afværgeforanstaltninger som måtte være identificeret i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.*



Loubemærkningernes punkt 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser kortlægger systematisk eksisterende forhold og beskriver konsekvenser i anlægs- og driftsfasen på baggrund af de udførte væsentligheds- og konsekvensvurderinger af anlægsprojektet. Punkt 9 giver efter Transportministeriets vurdering en fyldestgørende og retvisende beskrivelse af de miljø- og naturmæssige konsekvenser af lovforslaget. Men bemærkningerne kan og skal ikke være en 1:1 gengivelse af hele den bagvedliggende miljøkonsekvensrapport med dertilhørende baggrundsrapporter.

Miljøkonsekvensrapport af 2022-2023 og tillæg til miljøkonsekvensrapporten for udbygning af Rute 11 fra 2024 er udarbejdet i overensstemmelse med vejlovens § 17 g. Afværgeforanstaltninger fastlægges som led i udfærdigelsen af miljøkonsekvensrapporten, der, jf. vejlovens § 17 g, stk. 2, nr. 3, skal omfatte en beskrivelse af projektets særkender og af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere forventede skadelige indvirkninger på miljøet. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet udføres afværgeforanstaltninger som forudsat.

Transportministeriet bemærker, at lovforslagets punkt 9 gengiver miljøkonsekvensrapporternes beskrivelser af en lang række afværgeforanstaltninger, der forudsættes gennemført som led i gennemførelsen af anlægsprojektet.

Afværgeforanstaltningerne vedrører fokuspunkter og områder, hvor det er vurderet, at anlægsprojektet vil påvirke miljøet væsentligt. Der er bl.a. beskrevet afværgeforanstaltninger i punkt 9.2.4. Landskab og visuelle forhold, 9.7.4. Støj og vibrationer, 9.8.5. Bilag IV-arter og 9.10.4 Overfladevand.

Der henvises derudover til Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport fra 2022-2023 og tillæg til miljøkonsekvensrapporten for udbygning af Rute 11 fra 2024.

Transportministeriet finder på den baggrund ikke anledning til at ændre på lovforslagets § 3 og § 4.

### **2.2.5. Fravigelse af anden lovgivning (Lovforslagets §§ 5 – 6)**

[Borgerbevægelsen.dk](https://borgerbevægelsen.dk) skriver, at anlægsloven ophæver funktionsadskillelsen i statsadministrationen og giver transportministeren uindskrænket magt. Bestemmelsen udgør et alvorligt brud på demokratiske principper i Danmark såvel som EU.



Funktionsadskillelsen blev ophævet ved Amternes nedlæggelse, før det var der funktionsadskillelse. Bestemmelsen er problematisk i forhold til grundlovens § 3, og stk. 3 fastslår herefter at transportministeren skal "varetage hensynene" bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2. Igen ophæves funktionsadskillelsen og ikke nok med det, legalitetsprincippet sættes ud af kraft. Borgerbevægelsen skriver endvidere, at legalitetsprincippet og magtens tredeling skal fastholdes som fundament for demokratiet, også for transportministeren.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at med Folketingets vedtagelse af loven, giver Folketinget også transportministeren bemyndigelsen til at gennemføre projektet i forslaget til § 1. Det er ikke ualmindeligt inden for Transportministeriets område, at anlægslove indeholder fravigelser af anden lovgivning, hvormed der ikke skal indhentes sædvanlige administrative godkendelser. Der kan eksempelvis henvises til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Skjern, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023, lov om ombygning af Aarhus H, jf. lov nr. 565 af 10. maj 2022, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn, jf. lov nr. 1424 af 17. december 2019 og lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse, lov nr. 624 af 11. juni 2024.*

*Konkret skal anlægsloven udgøre det fornødne retlige grundlag for, at de fysiske arealindgreb kan foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Baggrunden for at fravige visse bestemmelser i anden lovgivning er bl.a. at sikre gennemførelse af projektet som vedtaget af Folketinget og sikre fremdriften i gennemførelsen.*

*I lovforslagets kapitel 3 med overskriften "Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange" fremgår det af § 5, stk. 1 og 2, hvilke specifikke bestemmelser i anden lovgivning, der fraviges ved anlægsloven. Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen mv., der stiller krav om tilladelse mv., inden der foretages fysiske dispositioner i det åbne land nær visse naturtyper og dyre- og plantearter. Bestemmelser, som ikke er fraveget, finder anvendelse på projektet.*

*De bestemmelser, der foreslås fraveget, kan findes i love, der i forskellig grad implementerer EU-direktivbestemmelser. De nationale love udgør hermed de primære retskilder i dansk myndighedsperspektiv, men skal hvor/hvis relevant fortolkes EU-*



*konformt og under iagttagelse af relevant praksis fra EU-Domstolen. Det fremgår derudover af bemærkningerne til lovforslaget, at de bestemmelser, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende beskyttelseshensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.*

*Folketinget vedtager som lovgivende myndighed et anlægsprojekt, der såvel formelt som indholdsmæssigt opfylder kravene i den fravegne lovgivning med Transportministeriet som ansvarlig udøvende myndighed.*

*Borgerbevægelsen.dk bemærker, at transportministerens call-in beføjelse er alt for omfattende, og at den ophæver funktionsadskillelsen i den statslige administration. Borgerbevægelsen.dk mener, at det er uforsvarligt, navnlig i lyset af den meget ringe kvalitet af VVM-2023 i forhold til bilag IV-arter og vand. Miljøstyrelsen skal bevare sine beføjelser som berørt myndighed også under projektets anlæg. Vejdirektoratet og Transportministeriet besidder ikke de fornødne faglige kompetencer. Transportministeren, der er tilsynsmyndighed i forhold til Vejdirektoratet, har ikke i de tidligere rapporter angående Rute 11 kunnet finde ud af at afholde EU-miljøbeskyttelsesreglerne. Der er al mulig grund til at sikre et kompetent myndighedstilsyn. Det ligger ved Miljøstyrelsen.*

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i lovforslagets § 6, stk. 3, foreslås, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens og miljøministerens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.*

*Forslaget skal bl.a. være med til at sikre, at transportministeren har mulighed for at overtage en konkret sag i det tilfælde, at en kommunalbestyrelse ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.*

*Det er også set i tidligere anlægslove, at transportministeren er blevet bemyndiget til at overtage en konkret sag. Der kan bl.a. henvises til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023, lov om ombygning af Aarhus H, jf. lov nr. 565 af 10. maj 2022 og lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse, lov nr. 624 af 11. juni 2024.*



*Bestemmelsen er kun tiltænkt at skulle anvendes i yderste tilfælde, hvor hensynet til projektets fremdrift tilsiger det. Det afspejles også ved, at det endnu ikke har været nødvendigt i forbindelse med andre anlægsprojekter at gøre brug af muligheden for at overtage en konkret sag.*

*Borgerbevægelsen.dk erindrer om Århus-konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang (rekurs) afskæres, mangler en præcision af, at afgørelserne fortsat kan indbringes for domstolene. Hvordan vil Folketinget forsvare at sætte Ankestyrelsens tilsyn med kommunerne ud af kraft, når kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse efter den lange række love, der angives i § 6, stk. 1? Borgerbevægelsen.dk spørger om det skal gøres muligt at varetage usaglige hensyn og udøve magtfordrejning? Eller på anden måde tilsidesætter de forvaltningsretlige grundsætninger?*

*Transportministeriet bemærker, at udgangspunktet i dansk ret er, at tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. Vurderingen af, om en person er klageberettiget, skal foretages ud fra de almindelige forvaltningsretlige regler, og det følger heraf, at den pågældende skal have en væsentlig og individuel interesse i sagens udfald. Væsentlig interesse indebærer, at afgørelsens udfald skal angå den pågældendes forhold og situation med en vis styrke eller intensitet. Interessen skal også være individuel, dvs. afgørelsen skal være mere indgribende over for den, der vil klage, end i forhold til andre personer, som berøres af den administrative afgørelse.*

*I forhold til spørgsmålet om at afskære klageadgange ved lov bemærker Transportministeriet først og fremmest hertil, at det ikke er ualmindeligt, at administrative klageadgange fraviges i anlægslove til store anlægsprojekter på Transportministeriets område. Baggrunden for at afskære administrative klageadgange er at sikre projektets fremdrift, da en klage med opsættende virkning i forhold til de store anlægsprojekters komplekse tidsplaner indebærer for høj risiko for såvel forsinkelser som fordyrelser.*

*Hertil kommer den mere principielle betragtning, at væsentlige spørgsmål vedrørende projekter, der er vedtaget ved lov af Folketinget, bør behandles ved domstolene og ikke ved et administrativt klageorgan.*

*Afskæringen af administrativ klageadgang ændrer således ikke ved, at der fortsat er mulighed for at gå til domstolene.*



*Bestemmelser, som ikke er fraveget, gælder fortsat for anlægsprojektet, hvilket betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. Transportministeriet har vurderet, at det er nødvendigt at afskære klageadgang af hensyn til projektets fremdrift, jf. lovbemærkningerne. Det er derfor foreslået i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til specifik natur- og miljølovgivning ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.*

*Afskæring af klageadgangen gælder alene for afgørelser efter de nævnte love vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden. Bestemmelsen finder ikke anvendelse, hvis der f.eks. måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love vedrørende drift mv. af vejanlæggene.*

*Om afskæringen af de kommunale tilsynsmyndigheder bemærkes det, at de foreslås i § 6, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens sager omfattet af stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt i disse sager.*

*I de specielle bemærkninger står der bl.a. følgende om baggrunden til forslaget i § 6, stk. 4, at:*

*“Den foreslåede § 6, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter naturbeskyttelsesloven, skovloven, 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. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1.”*

*Forslaget ændrer ikke ved, at myndighederne som skal træffe afgørelse i en sag, fortsat vil skulle leve op til de almindelige regler for offentlige myndigheder, herunder forvaltningslovens regler og de uskrevede forvaltningsretlige grundsætninger.*

*I forhold til Århus-konventionen bemærkes det, at den omfatter tre hovedsøjler: adgang til (miljø)informationer, borgerdeltagelse, og ret til klage. Offentligheden har adgang til aktindsigt i (miljø)oplysninger, dels i henhold til miljøoplysningsloven, (Bekendtgørelse af lov nr. 980 af 16. august 2017 om aktindsigt i miljøoplysninger) dels i henhold til offentlighedsloven (Bekendtgørelse nr. 145 af 24. februar 2020 om offentlighed i forvaltningen).*





*For så vidt borgerdeltagelse har miljøvurderingsrapporterne været i offentlig høring, jf. punkt 2 i lovbemærkningerne, og lovforslaget har været i ekstern høring. Klageretten afskæres med den foreslåede § 6 i forhold til administrative myndigheder og klagenævn, men indbringelse for domstolene følger af den generelle adgang til prøvelse af øvrighedsmyndighedens grænser i henhold til Grundlovens § 63, og som specificeret i lovforslagets § 11, stk. 1, hvor § 11, stk. 2, fastlægger, at spørgsmål vedrørende miljøforhold skal være tilgængelig med sikring af, at sagsomkostninger ikke er uoverkommelige (i overensstemmelse med Århus-konventionens bestemmelser herom).*

*Det fremgår også af vejlovens § 132, stk. 7, at ved søgsmål om forhold omfattet af kapitel 2 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommelig høje for de berørte parter.*

*Der består også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand.*

Esbjerg Kommune bemærker, at kommunen som vandløbsmyndighed har læst anlægsloven igennem for at se, om den får betydning for projektets sagsbehandling i forhold til vandløbsloven.

Ifølge anlægslovens § 6 skal kommunen give tilladelser efter vandløbslovens bestemmelser, men afgørelser kan kun påklages til transportministeren. Derudover kan transportministeren beslutte at overtage kompetencen og selv give tilladelser efter vandløbsloven.

Det bekymrer Esbjerg Kommune, at kommunen potentielt fratages muligheden for at skulle godkende de vandløbsmæssige dele af projektet. Dermed fratages kommunen også muligheden for at stille vilkår, der skal sikre de afvandingsmæssige samt natur- og miljømæssige interesser i vandløbet. Normalt vil man i et projekt detailprojektere, hvorefter der søges om de nødvendige tilladelser. I forbindelse hermed har vandløbsmyndigheden normalt mulighed for at bede om supplerende oplysninger og få foretaget eventuelle projektilpasninger for at sikre et vandløbsmæssigt godt projekt.

Esbjerg Kommune vil derfor gerne vide, hvordan man i Transportministeriet forventer, at myndighedsbehandlingen skal foregå, og hvilke kompetencer kommunen som vandløbsmyndighed har i forbindelse med projektet.



*Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger netop ovenfor og bemærker i øvrigt, at Esbjerg Kommune som vandløbsmyndighed skal træffe de fornødne afgørelser efter vandløbsloven, da loven ikke er fraveget ved anlægsloven. I praksis forhandles og aftales de nødvendige foranstaltninger efter vandløbsloven mellem vandløbsmyndigheden og anlægsmyndigheden i en vandsynsprotokol, som i tilfælde af enighed mellem parterne fremlægges på besigtigelsesforretningen i forbindelse med ekspropriationsprocessen. Hensynene efter vandløbsloven varetages ved forhandlingerne. Såfremt der ikke kan opnås enighed mellem parterne om enkelte/flere foranstaltninger efter loven, træffer vandløbsmyndigheden afgørelser efter loven vedrørende disse forhold.*

Esbjerg Kommune bemærker til forståelsen af § 5, stk. 1 og stk. 3, at kommunen ønsker klarhed over afgrænsningen af transportministerens myndighedsbeføjelser som følge af anlægsloven. På hvilket tidspunkt ophører transportministerens bemyndigelse til administration af naturbeskyttelseslovens § 3 i relation til projektet? Gælder bemyndigelsen også arealer udenfor projektområdet?

Som eksempel kan tænkes en situation, hvor anlægsarbejdet medfører skade eller tilstandsændringer på naturområder udenfor projektområdet. Vil det være transportministeren der er myndighed for håndhævelsen og oprydningen/reetableringen fordi det sker som følge af transportministerens projekt, eller vil det være Esbjerg Kommune, fordi det foregår udenfor eller påvirker natur udenfor projektområdet?

Et andet eksempel kunne være, at Esbjerg Kommune, et halvt år efter at projektet er udført, ved et tilsyn indenfor projektområdet konstaterer en skade på naturarealerne, som kommunen mener ikke er en del af, eller kan være indeholdt i projektet. Vil det være transportministeren, der er myndighed for en eventuel håndhævelse, fordi det er indenfor projektområdet? Eller er det Esbjerg Kommune, der er myndighed, fordi projektet er afsluttet?

Kommunen bemærker til afsnit 3.1.4. Erstatningsnatur og afsnit 9.8.5. Afværgeforanstaltninger, at i første afsnit står der, at "det forventes at der etableres erstatningsnatur i størrelsesordenen 1:2". I andet nævnte afsnit står der, at "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".

De forskellige § 3-beskyttede naturarealer der fjernes permanent til udvidelse af Rute 11, er i Miljøkonsekvensvurderingen s. 303/466 vurderet til at være i hhv. god, moderat og ringe tilstand.



Esbjerg Kommune gør opmærksom på, at størrelsesordenen af arealet til erstatningsnatur skal afspejle dels kvaliteten af det natur, der nedlægges, dels kvaliteten af det areal, der udlægges som erstatningsnatur, efter en konkret vurdering.

Jf. afsnit 3.8.1 i vejledning om naturbeskyttelseslovens § 3-beskyttede naturtyper, bør der stilles vilkår om, at erstatningsnaturtypen bør være af samme type som det nedlagte areal, at erstatningsnaturens placering er aftalt før den eksisterende natur fjernes og at der evt. Stilles vilkår til pleje af erstatningsarealerne for at sikre at området udvikler den nødvendige naturtilstand.

Idet god natur er svær at erstatte, foreslår Esbjerg Kommune derfor, at afsnit 3.1.4 og 9.8.5 ændres, så etablering af erstatningsnatur vil ske i størrelsesordenen 1:5 for arealet med god naturkvalitet, med 1: 3 for arealet med moderat naturkvalitet, og med 1:2 for arealet med ringe naturkvalitet, efter en konkret vurdering, der tilgodeser både kvaliteten af arealet der inddrages, og kvaliteten af det natur der bruges som erstatning.

Esbjerg Kommune ønsker også afklaring af, hvad der menes med "... og i overensstemmelse med kommende dispensationer fra kommunerne" i afsnit 9.8.5, i og med, at Esbjerg kommune som følge af den foreslåede anlægslovs § 5, ikke skal meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 til projektet.

*Transportministeriet henviser til lovforslagets specielle bemærkninger til § 5, stk. 1, og bemærker, at det alene er dispensationer fra naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18, der er fraveget med bestemmelsen. Vejdirektoratet skal således fortsat ansøge og meddeles dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 i forbindelse med anlægsprojektet. Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at beskrivelsen af afværgeforanstaltninger i lovforslagets punkt 9.8.5 er korrekt.*

### **2.2.6. Ledninger (Lovforslagets §§ 7 – 9)**

Green Power Denmark, Mette Louise Horneman bemærker, at lovforslagets §§ 7-9 om ledningsarbejde har karakter af standardbestemmelser i anlægslovgivningen, herunder dette lovforslag.

Bestemmelserne synes hovedsageligt at være en gengivelse af §§ 77-79 i lov om offentlige veje. Dog ses også enkelte afvigelser og ændrede formuleringer til disse regler. Dette kan skabe tvivl om i hvilket omfang vejlovens regler om ledningsarbejder fraviges. Det er heller ikke klart, hvilken betydning det får, at visse sætninger og



bestemmelser fra vejlovens §§ 77-79 ikke er gengivet i lovforslaget. I lovforslagets bemærkninger nævnes vejlovens bestemmelser flere steder, men det er ikke tydeligt hvornår og på hvilken måde, der er tale om en fravigelse fra disse. Det skaber uklarhed. Det bør derfor tydeliggøres i lovforslaget, på hvilke punkter der indholdsmæssigt foretages en fravigelse eller ændring af de allerede gældende regler om ledningsarbejder i vejloven.

Selvom bestemmelserne er ensartede i anlægslovforslagene, er der dog også variationer i bemærkningerne til bestemmelserne mellem de enkelte anlægslovforslag – f.eks. mellem dette lovforslag og forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorveje, der er fremsat og vedtaget først på året. Dette har i sig selv ingen direkte retlig betydning, da reglerne er ens, men det øger ikke forståelsen.

*Transportministeriet bemærker, at lovforslagets §§ 7-9 i sin opbygning følger – som Green Power Denmark selv bemærker – tilgangen i tidligere anlægslove på Transportministeriets område. Det bemærkes – som Green Power Denmark ligeledes bemærker – at der kan være variationer i bestemmelserne og bemærkningerne i de forskellige lovforslag, da de enkelte lovforslag er tilpasset det pågældende statslige anlægsprojekt.*

*Transportministeriet bemærker desuden, at lov om udbygning af Rute 11 er en særlov, der gælder for anlægsprojektet. Det er dermed anlægslovens bestemmelser om ledningsarbejder, der finder anvendelse for anlægsprojektet – ikke vejlovens almindelige bestemmelser om ledningsarbejder.*

Green Power Denmark, Mette Louise Horneman anfører herudover, at bestemmelserne betyder, at det bliver lovfæstet i denne særlov, at gæsteprincippet finder anvendelse, når ledninger skal flyttes under store anlægsprojekter med de undtagelser, der fremgår af § 7, stk. 2. Det skal bemærkes, at anlægsmyndigheden selvfølgelig må indtræde i gældende rettigheder og pligter, når ledninger skal flytte for anlægsprojektet, herunder i de tilfælde hvor gæsteprincippet er fraveget ved aftale eller på andet grundlag. Det fremgår imidlertid af bemærkningerne til § 7, stk. 2, at ”Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf”. Dette er for upræcist. Der er i de seneste år truffet flere højesteretsdomme om fravigelse af gæsteprincippet, herunder afgørelsen om Holstebromotorvejen (UfR 2022.2004), som er nævnt under lovforslagets almindelige bemærkninger. Det bør derfor tydeliggøres i lovbemærkningerne, at denne vurdering bl.a. baseres på gældende praksis – ellers bør sætningen udelades.



*Transportministeriet bemærker hertil, at bemærkningerne til § 7, stk. 2 ligeledes følger tidligere anlægsloves opbygning inden for Transportministeriets område, herunder f.eks. Forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.*

*Det bemærkes derfor i den forbindelse, at rettigheder for konkrete ledningsanlæg, der krydser anlægsprojektet vil blive behandlet i forbindelse med detailprojekteringen og anlægsprojektets gennemførelse. Transportministeriets bemærkninger er derfor alene af generel karakter.*

*Gæsteprincippet er en betegnelse for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Lovforslaget fastlægger en anvendelse af gæsteprincippet svarende til gæsteprincippet i lov om offentlige veje og det ulovbestemte gæsteprincip.*

*Udgangspunktet er, at ledningsejer skal betale for nødvendige arbejder på ledninger i forbindelse med anlægsprojektet. Undtagelsen er, at hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission, jf. forslagens § 7, stk. 2, afholdes udgifter til nødvendige arbejder på ledninger af anlægsmyndigheden.*

*Gæsteprincippet regulerer forholdet mellem grundejer og den ledningsejer, der har etableret et ledningsanlæg på grundejers ejendom. Gæsteprincippet finder ikke anvendelse, når der er sammenfald på ejerniveau (juridisk identitet) mellem grundejer og ledningsejer.*

*Anlægslovens § 7 har ikke til formål at regulere arbejder på ledninger, hvor der er sammenfald mellem grundejer og ejer af ledningsanlægget. Hvis der i forbindelse med anlægsprojektet identificeres ledninger, hvor der er juridisk identitet på ejerniveau mellem grundejer og ledningsejer, vil udgifter til et eventuelt ledningsarbejde skulle afholdes af anlægsmyndigheden. Når grundejer og ledningsejer derimod er to selvstændige juridiske enheder, vil udgifter til eventuelle ledningsarbejder skulle reguleres efter lovforslagets § 7.*

*I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet vil der være drøftelser mellem de enkelte ledningsejere og Vejdirektoratet, hvor rettigheder for alle relevante ledningsanlæg bliver klarlagt. Klarlæggelse af rettigheder er udgangspunktet for, om det er anlægsmyndighed eller ledningsejer, der har forpligtigelsen til at afholde udgifter til det nødvendige ledningsarbejde. Formålet er*



*netop i samarbejde med ledningsejeren at undersøge og vurdere, om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.*

*Det er på den baggrund, at det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet af undtagelsen i bestemmelsens stk. 2. Vurderingen foretages i øvrigt i overensstemmelse med gældende praksis*

*Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til, at lovforslagets §§ 7-9 ændres.*

Green Power Denmark, Mette Louise Horneman bemærker også, at det fremgår af lovforslaget, at anlægsmyndigheden i forbindelse med anlægsprojektet skal vise hensyn til ledninger og tidligt i processen forsøge at koordinere anlægsarbejdet med ledningsejers mulighed for flytning af ledninger. Ledningsejer har en klar interesse i at finde fælles løsninger, men kan møde forhindringer, der umuliggør de drøftede løsninger, som f.eks. muligheden for at finde et areal til genplacering samt de tidsmæssige og/eller tekniske implikationer der er forbundet med en given lednings- og anlægflytning. Efter lovforslaget har anlægsmyndigheden dog i sidste ende altid ret til at kræve ledningsarbejder udført af ledningsejer.

Der kan derfor opstå en situation, hvor der trods krav om at flytte ledninger, hverken foreligger nyt areal eller vilkår for en genplacering af ledninger, hvilket er en forudsætning for at opretholde forsyningssikkerheden. Lovforslaget synes at have særligt fokus på gennemførelsen af anlægsmyndighedens projekt uden at der tages højde for den betydning som forsyningssikkerheden har.

Dette ensidige fokus kan i sidste ende også blive problematisk for anlægsmyndigheden. Forsyningen, som ledningsejere varetager i et givent område, er nødvendig og kan ofte ikke afbrydes. Et eventuelt krav om flytning vil derfor ikke kunne gennemtvinges inden en erstatning er etableret.

*Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger netop ovenfor. I forhold til forsyningssikkerheden henviser ministeriet til bemærkningerne til lovforslagets § 8, stk. 1, hvoraf det følger, at*

*”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.”*

*Ledningsarbejderne vil dermed ske efter drøftelser med ledningsejerne og tilrettelægges i videst muligt omfang med henblik på at sikre forsyningssikkerheden.*

Green Power Denmark, Mette Louise Horneman bemærker, at hvis der ikke kan opnås en frivillig aftale med en lodsejer om en anden placering, kan det betyde at ledningsejer også skal gennemføre en ekspropriationsproces. Det kan af ovennævnte grunde være umuligt at gennemføre en ledningsflytning, før en ny placering er fundet. Denne dobbelte proces er til ulempe for såvel ledningsejer som for lodsejer, der potentielt stilles overfor to ekspropriationsprocesser i forbindelse med etablering af veje eller jernbaner ligesom det kan forsinke anlægsprojektet.

*Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger ovenfor og bemærker i øvrigt, at bestemmelserne er i overensstemmelse med bestemmelser i andre anlægslove fra Transportministeriet bl.a. i lov om udbygning af statsvejnettet og lov om udvikling af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape, udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning og anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.*

Green Power Denmark, Mette Louise Horneman anfører endelig, at Green Power Denmark vil opfordre til, at der skal være klar hjemmel til at anlægsmyndigheden ved ekspropriering af et areal, hvori der ligger ledninger som skal flyttes, også skal finde et nyt areal til disse ledninger ved én og samme proces. Dermed kan der opnås klarhed om alle nødvendige arealer, hvormed ledningsejere hurtigere kan finde genplacering.

Energinet bemærker ligeledes, at hvis anlægsloven ikke giver anlægsmyndigheden hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve vejprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte



ledningsomlægninger skal derfor gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af udkastet til lovforslaget, at "Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredje-mand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem lednings-ejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den rele-vante særlovgivning for de pågældende ledninger."*

*Det er Transportministeriets opfattelse, at når ledningsejere har hjemmel til ekspropriation i særlovgivning for det pågældende forsyningsområde, skal anlægsloven ikke indeholde en ekspropri-ationshjemmel til fordel for berørte ledningsejere.*

*Ministeriet henviser endvidere til ministeriets bemærkninger ovenfor på side 30-32.*

*Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til, at lovforslagets §§ 7-9 ændres.*

Energinet bemærker, at det efter Energinets opfattelse bør tilføjes i bemærkningerne til lovforslaget, at anlægsmyndigheden skal sikre, at eventuelle afledte ledningsomlægninger, som er forudsætning for den konkrete udvidelse, også indgår, som en del af den samlede miljøkonsekvensvurdering.

*Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger ovenfor på side 30-32. Transportministeriet skal i øvrigt be-mærke, at det som udgangspunkt er op til ledningsejer at forestå de nødvendige myndighedsgodkendelser til et evt. ledningsar-bejde, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet.*

*Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til, at lovforslagets §§ 7-9 ændres.*

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse bemærker, at Ejendomsstyrelsen vurderer, at Forsvarsministeriets NEPS-ledning er omfattet af § 7, stk. 2 i forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Kors-kro og Varde, hvorfor udgifterne til nødvendige ledningsarbejder afholdes af anlægsmyndigheden.

*Transportministeriet har noteret sig Forsvarsministeriets Ejen-domsstyrelses bemærkninger.*





Anne Katrine Jørgensen bemærker, at man er meget imod, at Transportministeriet beskriver at lodsejerne selv skal dække omkostningerne til nye drænledninger, vandleddninger, elkabler eller lignende på tværs af eller i berørte områder for udvidelsen. Anne Katrine Jørgensen bemærker endvidere, hvordan det nogensinde kan blive en udgift, som lodsejerne skal dække?

*Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger ovenfor i nærværende afsnit 2.2.6. Ledninger (Lovforslagets §§ 7 – 9).*

### **2.2.7. Støjisoleringsordning (Lovforslagets § 10)**

Borgerbevægelsen.dk bemærker, at Folketinget bedes være opmærksom på, at Rute 11 forværre støjforureningen yderligere i Danmark. Den foreslåede støjisoleringsordning udgør en utilstrækkelig kompensation og udgør ikke en ansvarlig foranstaltning for de mange borgere, der vil blive ramt af støjgener, herunder sundhedsskadelig støj, i et område, hvor alle har indrettet sig efter, at der ingen støj har været tidligere. Støjisoleringsordningen kompenserer ingen borgere for gener udendørs, men kun indendørs. Støjisoleringsordningen udstrækker sig over 36 måneder, det er en for kort periode, til at borgerne har oplevet de reelle støjkonsekvenser, da brugen af vejen da ikke har nået sin maksimale kapacitet. Folketinget misinformeres dertil omkring motorvejens konsekvenser i forhold til støj. De af Vejdirektoratets anvendte beregningsmetoder underdriver med fuldt overlæg de reelle støjkonsekvenser og sundhedsmæssige udfordringer. Folketinget bedes sikre lovhjælp der i disse situationer, pålægger Vejdirektoratet at dæmpe støjforureningen til under sundhedsskadeligt niveau, når det efterfølgende viser sig, at Vejdirektoratets oplysninger ikke var korrekte. Det kan ikke være kommunernes ansvar – eller borgerne økonomiske risiko, når der lokalplanlægges i tillid til Vejdirektoratets støjvurderinger og kort. Borgerbevægelsen bemærker også, at bestemmelsen om facadeisolering er for upræcis. Hvornår er man “særligt støjramt”? De grænser, der fremgår af lovbemærkningerne, er alt for højt sat. Folketinget bør tage ansvaret på sig, hvis det accepteres at etablere en motorvej så bynært. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse, der er erstatningspådragende. Ansøgningsfristen for facadeisolering på 36 måneder er for kort tid. Navnlig i lyset af, at Vejdirektoratets støjberegninger ikke har oplyst borgerne om mulig støjpåvirkning ved vejens fulde kapacitet. Ansøgninger bør være mulige at indgive indtil vejens fulde kapacitet er nået. Ellers har lovforslaget uoplyst ekspropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige



tålegrænse. Borgerbevægelsen mener, at ordningen om facadeisolering ikke kun bør gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået. I modsat fald har lovforslaget uoplyst ek-spropriativ virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den na-boretlige tålegrænse.

*Transportministeriet bemærker, at det er foreslået, at der etable-res en støjisoleringsordning i overensstemmelse med Transport-ministeriets seneste praksis, hvorefter der kan ydes tilskud til fa-cadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter ud-bygning af vejanlægget. Hvor etablering af støjafskærmning ikke vurderes at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement.*

*Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskift-ning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjni-veau fra vejanlægget. Udpegningsen sker ud fra facadestøjsbereg-ninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågæl-dende vejanlæg er taget i brug.*

*Grænserne for støjniveauet – og dermed udpegningsen af boliger, der omfattes af ordningen – sker på grundlag af langvarig prak-sis for facadeisolering i forbindelse med vejstøj og Vejdirektoratets anlægsprojekter. Der ydes tilskud til støjisolering af helårsboliger med et støjniveau over 63 dB med henblik på forbedring af støjni-veauet indendørs.*

*Transportministeriet har vurderet, at det er nødvendigt at lovfæ-ste ordningen, se de specielle bemærkninger til § 10. Fristerne i ordningen er fastsat på baggrund af Vejdirektoratets praksis og erfaring med lignende ordninger de sidste 15 år. Det er fortsat vurderingen, at fristen for ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom, er rimelig.*

*Det bemærkes i øvrigt, at anlægsprojektet omfatter udbygning af en eksisterende vej, som allerede inden udbygningen medfører støj for de omkringliggende ejendomme. Endvidere bemærkes, at Vej-direktoratet gennemfører støjberegninger i forhold til de gængse retningslinjer, samt at udbygningen vil betyde, at vejen forlægges på delstrækninger, herunder bl.a. ved Ny Lifstrup og at andre støjbelastede boliger bliver revet ned.*

*Bemærkningerne giver ikke anledning til, at lovforslagets § 10 ændres.*



### 2.2.8. Domstolsprøvelse (Lovforslagets 11)

Borgerbevægelsen.dk skriver, at bestemmelsen ikke opfylder Århus-konventionen eller VVM-direktivet. Der mangler angivelse af, hvem der er søgsmålsberettigede, herunder at landsdækkende organisationer med miljømæssigt formål og mere end 100 betalende medlemmer har søgsmålskompetence. Bestemmelsens stk. 2 opfylder ikke kravene i Århus-konventionen. Det er utilstrækkeligt, at retssager skal anlægges i uvished om omkostningerne herved helt frem til sagen afgøres ved dom. Reglerne om fri proces tilgodeser dertil ikke miljøforeninger, der har meget vanskeligt ved at opnå ret til fri proces. Folketinget opfordres til at benytte anledningen til at forbedre retsstillingen på dette område, herunder sikre en mere hensigtsmæssig implementering af Århus-konventionen og de tilsvarende regler i VVM-direktivet.

*Transportministeriet bemærker, at efter Århus-konventionens art. 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af den 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 art. 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 art. 2, stk. 5. Dette afspejles i en række danske plan-, miljø- og naturbeskyttelseslove. Uanset, at det overordnede forslag til anlægslov ikke eksplicit fastsætter kredsen af søgsmålsberettigede parter, gælder dansk lovs almindelige regler ved fastsættelse af 'tilstrækkelig interesse', samt Århus-konventionens bestemmelser om søgsmålsret, herunder i lyset af lovtraditionerne på plan-, miljø- og naturbeskyttelsesområdet.*

*Det følger af Århus-konventionens art. 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retlige 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 danske rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens art. 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.

Det er retten, der skal påse omkostningsniveau. Reglerne om retten til at opnå fri proces fremgår af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om fri proces (bekendtgørelse nr. 1521 af 8. december 2023 om fri proces) og Civilstyrelsens afgørelser i medfør heraf.

Tilsvarende bestemmelse findes også i andre love fra Transportministeriet bl.a. i lov om udbygning af statsvejnettet og lov om udvikling af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape, udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning og anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.

### **2.2.9. Lovforslagets beskrivelse af FN's Verdensmål**

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at der henvises til, at vejudvidelsen skulle være med til at understøtte diverse af FN's verdensmål. Det er dog en kraftig ophøjelse af udvidelsen. De omtalte verdensmål er tænkt til lande, hvor der er problemer med infrastruktur for erhvervsliv og befolkning samt problemer med trafik-sikkerhed. Danmark har noget af verdens bedste infrastruktur. Transporttiden fra Kors kroen til Varde er i dag 8 min. Hvis udvidelsen medfører kortere transporttid, vil den være minimal og vil i praksis ikke have nogen indflydelse på virksomheders konkurrenceevne eller forbedre virksomheders rekrutteringsforhold. Med hensyn til trafik-sikkerhed kan det ikke påvises, at vejen i praksis bliver mere sikker ved en udvidelse.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet har noteret sig, at Vester Nebel Sogns Lokalråds kritikpunkter i forhold til FN's verdensmål i deres høringssvar. Transportministeriet er imidlertid ikke enige heri og er fortsat af den opfattelse, at beskrivelserne af anlægsprojektet i forhold til FN's verdensmål er retvisende.

### **2.3. Anlægsprojektet**

Varde Kommune bemærker, at den valgte løsning for cykeltrafik i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej ikke i tilstrækkelig grad tilgodeser stitrafik mellem Varde by og de mange rekreative



funktioner i Søndre Plantage, hvorfor der ønskes indarbejdet en stitunnel.

Ser man bort fra cykeltrafikken i forslaget til udbygning af krydset ved Varde, så er Varde Kommune af den holdning, at den valgte udbygning er den bedste løsning for Varde Kommunes borgere og virksomheder. Udbygningen af Rute 11 forbedrer fremkommeligheden og giver borgere og virksomheder bedre mulighed for at leve og drive erhverv i kommunen.

En god trafikal forbindelse mellem motorvejsnettet og den nordvestlige del af Varde Kommune anses også som en vigtig forudsætning for en fortsat udvikling af bl.a. områdets sommer- og turistfunktioner.

Derudover vurderes den fulde løsning at have den bedste trafiksikkerhedsmæssige effekt, da omfanget af hasarderede overhalinger forventes reduceret væsentligt, ligesom den omfattende adgangssænering vurderes at mindske risikoen for ulykker med svingende trafik.

I kommunens høringssvar den 25. januar 2024 blev det dog påpeget at krydset i Varde ikke er en god løsning, når der er fokus på trafiksikkerhed og fremkommelighed på Rute 11. Vejdirektoratet har i deres afsluttende høring af maj 2024, haft følgende bemærkninger til Varde Kommunes høringssvar. *“Vejdirektoratet har ikke nærmere vurderet en stitunnel i Varde-krydset ved Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej, som ønsket af kommunen, men en tunnel vil under alle omstændigheder være væsentlig dyrere end den løsning, som indgår i projektet. Som anført ovenfor, vil der i det videre forløb blive foretaget fornyede tællinger og beregninger, og signalanlæggets detaljerede udformning vil blive optimeret og drøftet med Varde Kommune, så der kan sikres god trafikafvikling i alle retninger og for alle trafikanter. Ud fra en samlet betragtning finder Vejdirektoratet ikke grundlag for at indarbejde en stitunnel i projektet.”*

Varde Kommune mener ikke at Vejdirektoratet i deres svar har forholdt sig til det høringssvar som Varde Kommune har afgivet.

Varde Kommune finder fortsat, at den mest sikre løsning i krydset er en tunnel, og at trafiksikkerheden for de bløde trafikanter, som færdes i krydset, skal tilgodeses i langt højere grad end det er tilfældet i det foreliggende projekt.



På det nordliggende hjørne er der i projektet vist et meget lille areal til ventende cyklister (plads til 1-2 cyklister i hver retning). Da der eksempelvis er skoleklasser, der cykler til/fra Søndre Plantage, må denne løsning siges at være utilstrækkelig og forbundet med en betydelig uheldsrisiko, da det i sådanne situationer ikke kan undgås, at der vil være ventende cyklister på de arealer, der er tiltænkt biltrafik.

Udover ventearealet, finder Varde Kommune ikke i bilag 1 beskrevet en trafikikker løsning på hvorledes der tilsluttes den eksisterende dobbeltrettede sti, vest for Ribevej. Der forefindes et større rekreativt område, Søndre Plantage, sydøst for Varde by, som man kun kan tilgå ved at anvende Rute 11 eller Roustvej i bil eller på cykel/knallert. I det tidligere fremsendte høringsvar er det vurderet, at der er mellem 1000-1500 daglige brugere på de mest besøgte dage. Hvoraf det er skønnet, at 10 % anvender cyklen som transportmiddel. Antallet af brugere forventes at stige på grund af fremtidige planer for udvidelsen af de rekreative faciliteter i området.

Den valgte løsning for cykeltrafikken i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej tilgodeser ifølge Varde Kommune ikke i tilstrækkelig grad den stigende stitrafik mellem Varde by og de mange rekreative funktioner i Søndre Plantage.

I Varde Kommunes høringsvar af 25. januar 2024 er det problematiseret, at kapacitetsberegningerne for krydset ikke tager hensyn til at en fase for den dobbeltrettede sti vil blive indkoblet i perioder. Dette kan have en meget stor effekt på den faktiske trafikafvikling i krydset, da biltrafikken alt andet lige vil opleve længere ventetid i krydset ved rødt lys end beregnet. Denne effekt kan have afgørende indvirkning på om den valgte løsning kan afvikle trafikken, og derfor undrer det Varde Kommune, at det ikke er undersøgt nærmere.

Varde Kommune mener fortsat, at der både af trafikafviklings- og trafikikkerhedsmæssige hensyn bør etableres en stitunnel i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej. Varde Kommune bemærker, at kommunen tidligere i høringen har påpeget vigtigheden af en god cykelforbindelse mellem Varde og Søndre Plantage, og det derfor fortsat undrer kommunen, at denne løsning ikke er blevet tilgodeset, eller i det mindste ikke er undersøgt nærmere.

*Transportministeriet bemærker hertil, at Vejdirektoratet har oplyst, at direktoratet har været i dialog og afholdt møder med Varde kommune, hvor bl.a. stitunnelen har været drøftet. Vejdirektoratet har herudover oplyst, at en stitunnel vil være væsentligt dyrere end den løsning, som indgår i projektet. En*



*underføring af en stitunnel indgår ikke i den politiske beslutning om projektet og er derfor heller ikke miljøkonsekvensvurderet. Vejdirektoratet har endvidere oplyst, at det er deres vurdering, at den dobbeltrettede cykelsti med det planlagte forløb er trafikikkerhedsmæssig forsvarlig.*

Esbjerg Kommune bemærker, at det i projektet er planlagt en samkørselsplads ved Kors Kroen med tilslutning til Lunde Hovedvej. Pladsen kobles på eksisterende stiftorbindelse til Esbjerg. Esbjerg Kommune ønsker, at samkørselspladsen kan fungere som et knudepunkt med adgang til forskellige transportformer. Ønsket handler derfor om at fremtidssikre muligheden for adgang til kollektiv trafik i form af et arealudlæg, så en bus vil kunne holde ved pladsen og samle trafikanter op og sætte af.

*Transportministeriet bemærker, at det fremgår af Vejdirektoratets høringsnotat, at der på nuværende tidspunkt ikke er planer om, at samkørselspladsen ved Kors Kroen skal udvikles til et knudepunkt for bl.a. kollektiv trafik. Vejdirektoratet er dog positivt indstillet over for en nærmere dialog herom med kommunen og trafikelskabet, hvis der vurderes at være et behov. En sådan evt. justering af planerne for pladsen vil skulle holdes inden for den økonomiske ramme, der er afsat til denne del af projektet.*

### **2.3.1. Anden linjeføring**

Vester Nebel Sogns Lokalråd anfører, at hvis man på grund af Folketingets beslutning fastholder, at der i området er behov for en 2+1 vej, anbefaler Vester Nebel Sogns Lokalråd, at der bliver bygget en helt ny motortrafikvej med en anden linjeføring. Vester Nebel Sogns Lokalråd foreslår, at et vejprojekt fra Ribe Amts regionsplan 2012 er oplagt. Vejprojektet omhandler en motortrafikvej, som skulle aflaste både Rute 11 og Rute 12 fra Varde til motorvejen.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf anfører, at det ville være en fordel at føre den nord/syd gående trafik til Vestkystvejen i stedet for, hvis udbygning blev planlagt allerede i 2008. Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf påpeger, at der så er problemet med samarbejdet mellem stats-, amts- og kommunevej. Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf oplyser, at de gerne ser deres skatte/vejpenge bliver brugt med fornuft og omtanke og, at hvis pengene ikke kom fra staten og kommunerne selv skulle betale for dette projekt, ville vejudvidelsen aldrig ske.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at overordnet set burde størsteparten af sommerhustrafikken slet ikke anvende Kors Kro-



Varde strækningen ad Rute 11. Sommerhustrafikken burde ledes ad Vestkystvejen, som fører direkte ud til sommerhusområderne i f.eks. Blåvand og Vejers. Ved en forholdsvis billig forlængelse af Vestkystvejen ville der via denne vej være adgang til de øvrige sommerhusområder nord for Varde. Hvis man vil bruge så mange penge på et vejprojekt, bør man anvende pengene, så vejen gavner flest muligt, fremtidssikre og generer færrest muligt. Vester Nebel Sogns Lokalråd mener, at det vejprojekt, som er at finde i Ribe Amts regionsplan 2012 er oplagt at finde frem. Vejprojektet var en ny motortrafikvej, som skulle aflaste både Rute 11 og Rute 12 fra Varde og ned til motorvejen. Linjeføringen skulle være fra den nordlige del af Rute 12 ved Varde og ned til Højdevej rundkørslen ved motorvejen. En linjeføring, hvor man vil kunne undgå (eller i et begrænset omfang) at skulle ekspropriere beboelse. Vejen vil kunne opsluge pendlertrafikken mellem Varde og Esbjerg, sikre adgang for Varde (og øvrig trafik nordfra) til motorvejen via en motortrafikvej, sikre den tunge trafik adgang til Esbjerg Havn (som ofte anvender Rute 11 nu, selvom der er tale om en omvej), og vejen vil også kunne anvendes til sommerhustrafikken.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at lovforslaget beror på den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. udbygningen af Rute 11 mellem Kors kro og Varde indgår. Lovforslaget skal således være med til at udmønte den politiske aftale.*

*Forligskredsen har den 14. marts 2024 besluttet, at Rute 11 skal udbygges i den fulde udbygning.*

*Transportministeriet henviser desuden til Vejdirektoratets høringsnotat, hvoraf det følger, at det er ikke undersøgt at anlægge en ny vej i åbent land som løsning i stedet for at udbygge Rute 11, idet kommissoriet for opgaven alene omfatter opgradering af Rute 11. Undersøgelse af alternative vejforløb har således ikke været en del af den opgave, som Vejdirektoratet har udført. Det bemærkes desuden, at anlæg af en ny vej også ville påvirke ejendomme, natur og bysamfund.*

## **2.4. Samfundsøkonomi**

Henning Jørgensen anfører, at Vejdirektoratets og eksperter samfundsøkonomiske beregninger viser, at udvidelsen af den eksisterende vej ikke er samfundsøkonomisk rentabel gør, at projektet bør stoppes. I gennemgangen af lovudkastet har man af en eller anden grund ikke anført, at projektet ikke er samfundsøkonomisk





rentabelt. En udbygning vil skade både miljø, klima og samfundsøkonomi.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf anfører, at ”Folketinget har valgt at bruge 511 mio. kroner på at udvide en vej i Vestjylland, selvom en trafikanalyse slår fast, at der stort set ikke er brug for den. »Samfundet bliver samlet set fattigere ved at gøre det,« Kilde: ing.dk.

Rambøll konkluderer på samme tid, at vejudvidelsen til 511 mio. kroner ikke hænger sammen økonomisk. Det er baseret dels på en såkaldt intern rente på 2,7 pct., der ligger under Finansministeriets rettesnor på 3,5 pct. for en god statslig investering. Og dels på den såkaldte nettonutidsværdi, der er projektets bundlinje efter 50 år, når gevinster som kortere rejsetid, mindre kø og færre uheld bliver holdt op mod omkostninger som anlægspris og miljøeffekter. Nettonutidsværdien er negativ på 85 mio. kroner. Kilde: ing.dk”

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at Vejdirektoratets og eksperter økonomiske beregninger viser, at udbygningen ikke er samfundsøkonomisk rentabel. Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker endvidere, at man har udeladt, at udvidelsen ikke er samfundsøkonomisk rentabel.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det er ikke korrekt at Rambøll konkluderer at projektet ikke hænger sammen økonomisk. Vejdirektoratet har gennemført de samfundsøkonomiske beregninger af projektet, herunder følsomhedsvurderinger. I de samfundsøkonomiske beregninger indgår blandt andet ikke de positive effekter af cykelstien langs Rute 11. Det er vanskeligt præcist at opgøre udgifter i projektet, der alene relaterer sig til cykelstiudbygningen, men i den fulde udbygning vil en reduktion på 20 % af det samlede anlægsoverslag svare omtrent til omkostningerne til anlæg af cykelsti og de 5 tilhørende bygværker til stikrydsninger. De samfundsøkonomiske beregninger viser, at den fulde udbygning uden cykelstien lige netop vil være samfundsøkonomisk rentabel med en intern rente på 3,3 pct. og en positiv nettonutidsværdi.*

*Transportministeriet bemærker herudover, at det herefter er skrevet ind i lovforslaget, at ”Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og*



*øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 2,7 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til -85 mio.kr. (FFL-2024, indeks 143,35). Notat om de samfundsøkonomiske beregninger ligger offentligt tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under miljøkonsekvensvurderingen for Rute 11”.*

Herudover bemærker Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf, at der er fejl i udkastet til lovforslaget, da de samlede anlægsudgifter anslås til 510,7 mio. kr. det ene sted (det rigtige), og det et andet sted i materialet står 1.724,3 mio. kr.

*Transportministeriet kvitterer for de fejl, som Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf har fundet i udkastet til lovforslaget.*

*Ministeriet kan på den baggrund oplyse, at lovforslaget naturligvis er tilrettet på baggrund af indkomne høringssvar.*

## **2.5. Trafik**

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at der er faktuelle fejl udkastet til lovforslaget, herunder at den opgraderede vej flere steder er omtalt som ”motorvejen”, selvom vejen ikke engang bliver en motortrafikvej efter udvidelsen, men stadig kun en hovedlandevej.

*Transportministeriet kvitterer for de fejl, som Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf har fundet i udkastet til lovforslaget.*

*Ministeriet kan på den baggrund oplyse, at lovforslaget naturligvis er tilrettet på baggrund af indkomne høringssvar.*

### **2.5.1. Trafikafvikling**

Henning Jørgensen bemærker, at en 2+1 vej ikke afhjælper sommertrafikken, da flaskehalsen ikke er vejen. Flaskehalsen er Varde by og nord for Varde. Her vil man fortsat holde i kø om lørdagen i sommertiden.

Inge Nørgaard bemærker, at en udvidelse af vejen ikke afhjælper sommerhustrafikken om lørdagen i sommertiden. Flaskehalsen for sommerhustrafikken er gennem Varde og nord for Varde.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at ved ombygningen er der ingen tidsgevinst og et dårligere flow på vejen end ved den eksisterende. Det er ved krydset i Varde, hvor vejen bliver



kommunal, trafikken stopper til, da der ikke er flow gennem de 3 lyskryds i Varde by.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker endvidere, at de har boet ved denne vej i 30 år og kører på den hver dag. Flowet på vejen er blevet bedre med årene, hvorfor der ikke opleves nogen problemer. Heller ikke køen, som hører fortiden til. Efter ferieudlæjerne har indført skiftedag over 3 dage og nøglebokse, er trafikken mere fordelt, hvilket giver et jævnt flow og flow i trafikken giver jævn støj, som ikke har så voldsom påvirkning på helbredet.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at opgradering af vejen til 2+1 vej afhjælper ikke køerne, som periodevis opstår i sommertiden om lørdagen pga. Sommerhustrafikken. Hovedårsagen til disse køer er enderne af strækningen. Problemer ved indslusning af trafikken igennem rundkørslen ved Kors kroen kan afhjælpes uden at opgradere til 2+1 vej. Problemerne ved kødannelserne ved Esbjergkrydset ved Varde afhjælpes ikke, idet problemerne med kødannelserne her skyldes Varde by og nord for Varde. Sommerhustrafikken kan ikke komme igennem og udenom Varde. Det er her køerne opstår, og altså hjælper en udbygning af vejen frem til Esbjergkrydset på ingen måder, idet flaskehalsen er nord for Esbjergkrydset. Det er dog ikke kun om lørdagen, man ser denne flaskehals. På de almindelige hverdage i "myldretiden" tager det ofte omtrent lige så lang tid at komme gennem den sydlige del af Varde, som det tager at køre fra Kors kroen til Esbjerg – krydset.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af lovforslaget, at det vurderes, at anlægsprojektet i driftsfasen vil 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.*

*Det følger endvidere af lovforslaget, at i endepunkterne bliver krydset i Varde ombygget og suppleret med et ekstra spor til trafik på Ribevej/Rute 11 mod syd. Ved Kors kro bliver rundkørslen ombygget til 2 spor med en separat svingbane (shunt) fra Rute 11 til motorvejsrampen mod Esbjerg.*

Henning Jørgensen bemærker også, at som beboer ved vejen og daglig bruger heraf, oplyses det, at den daglige trafik afvikles fint på nuværende vej uden problemer. At traktorer i tæt trafik fra tid



til anden trækker haler af biler, kan afhjælpes ved vigelommer. Tidsbesparelsen ved opgraderingen vil blive meget begrænset.

Inge Nørgaard bemærker, at Inge og hendes familie er daglige brugere af vejen. Der er ikke noget som helst behov for udvidelse af vejen. Trafikken afvikles fint til daglig. Med en o+ løsning vil der kunne anlægges en cykelsti, som vil gøre vejen mere egnet for bløde trafikanter, og det vil være fint med vigelommer for landbrugskøretøjer.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf anfører, at besværliggørelse af adgangen for mange beboere langs hovedvejen også har betydning for ambulancekørslen, hvilket kan have konsekvenser for menneskeliv, hvor få minutter har betydning. Endvidere vil etablering af enkelte vigelommer på strækningen hjælpe med at kunne overhale landbrugsmaskiner.

Randi W. Olsen og Anders Krog bemærker, at der som en forsøgsordning udføres vigepladser kombineret med opsætning af en form for tidsregulering af traktorkørsel i de perioder på dagen hvor trafikpresset er størst. Dette vil givet blive set af de lokale landmænd som en hindring, men set i lyset af den alternative løsning med at skulle køre store omveje, vil det nok være en løsning som vil kunne accepteres.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at på hverdage afvikles trafikken fint på hovedvejen, som den er. På tidspunkter med megen trafik kan landbrugsfærdsel dog skabe "haler" af biler. Det retfærdiggør på ingen måder udbygning til 2+1 vej, idet det kan afhjælpes med stedvise vigelommer for landbrugstrafik, og "haler" af biler vil alligevel opstå på de strækninger på 2+1 vejen, hvor man kører på trækningerne med kun én vognbane i køreretningen. Svingbaner ved alle vejkryds. Forbedringer i endepunkterne (Korskroen og Esbjergkrydset ved Varde). Cykelsti. Fotofælder. Vester Nebel Sogns Lokalråd påpeger, at man ved en langt billigere løsning med en o+ løsning, vil kunne opnå de forbedringer, som man ønsker.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af lovforslaget, at 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. Udbygningen indebærer, at der vil blive anlagt et ekstra spor, der giver mulighed for overhaling. Samtidig vil antallet af direkte adgange til vejen reduceres mest muligt. Trafikken samles i to kryds ved henholdsvis Gl. Lifstrupvej / Roustvej Møllevej og Skærbækvej, og der*



*etableres adgange til alle ejendomme og arealer. Den sydlige del af Rute vejbetjenes via Tinghedevej. Derved forbedres fremkommeligheden på Rute 11 og trygheden for naboerne. Det vil også medføre omvejskørsel for naboerne, da adgangen til Rute 11 er begrænset.*

*Ministeriet kan herudover henvise til Vejdirektoratets høringsnotat af maj 2024, hvoraf det følger, at der ikke er foretaget beregninger af, hvad projektet betyder for responstid for beredskab, ambulancer mv. til konkrete ejendomme langs strækningen. Vejdirektoratet vurderer, at den samlede betydning af projektet i forhold til responstid vil være meget begrænset, da projektet også indebærer bedre fremkommelighed, herunder bedre overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse på Rute 11, som vil gøre det lettere for også udrykningskøretøjer at komme frem.*

## **2.5.2. Trafiksikkerhed**

Henning Jørgensen bemærker, at igennem lovforslaget lægges op til, at en 2+1 vej skulle skabe større trafiksikkerhed. Det kan dog ikke påvises. Man risikerer tværtimod, at vejen bliver meget farlig. I projektet er ikke afsat penge til autoværn til adskillelse af kørselsretningerne. Dvs. man stadig kan komme over i vognbanen til modsatte køreretning. Kombineret med fartblindhed ved afkørsel fra motorvejen, og at der stadig færdes langsomtgående køretøjer, og enkelte steder stadig må køres ind på privat grund, vil der opstå særdeles farlige situationer. Ligesom man har set ved forlængelsen af Hillerød Motorvejen, som er en 2+1 vej.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at blandt argumenterne for en 2+1 vej er, at en sådan er mere trafiksikker. Det er dog ikke påviseligt. Et eksempel er forlængelsen af Hillerød-motorvejen, som er en 2+1 vej. Ligesom ved denne forlængelse bliver 2+1 vejen Korsbro-Varde uden autoværn som adskillelse af kørselsretningerne. Det har vist sig at medføre en del dødsulykker. Med hensyn til sikkerheden har man muligvis ikke medtaget fartblindheden. Når man kører fra motorvejen ind på Rute 11, er man fartblind og opfatter farten 80 km/t på vejen som meget langsom. Derfor kører mange biler meget hurtigt på vejen. Omdannes vejen til 2+1 vej vil denne fartblindhed blive mere udpræget, idet vejen vil blive bredere og tilsyneladende mere passabel. Det vil medføre, at mange vil køre meget hurtigere – mentalt opfatter man stadig vejen som en motorvej. Dvs. selvom fartgrænsen sættes op til 90 km/t, vil mange utvivlsomt køre meget hurtigere. Jo højere fart, des alvorligere ulykker ved færdselsuheld. Det vil også medføre mere støj.



*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af lovforslaget, at lovforslaget netop har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget til etablering af et vejanlæg, herunder for ekspropriation, der kan forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på Rute 11 og trafikafviklingen i endepunkterne i Varde og Esbjergmotorvejen (Korskro).*

*Det følger endvidere af lovforslaget, at anlæg af et ekstra spor vil forbedre den overordnede trafikafvikling, trafiksikkerhed, fremkommelighed og adgang til vejnettet og reducere kødannelser. Transportministeriet bemærker desuden, at det ekstra spor på Rute 11 vil give mulighed for overhaling og på den måde forhindre farlige situationer.*

*Herudover vil Vejdirektoratet løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet bl.a. trafiksikkerhedsmæssigt.*

*Der henvises herudover til Miljøkonsekvensrapport af Rute 11 mellem Korskro og Varde og Vejdirektoratets høringsnotat til miljøkonsekvensrapporten.*

## **2.6. Lokale veje og stier – herunder vedr. vedligeholdelses pligt**

Henning Jørgensen anfører, at da man ikke må køre ind på eller krydse 2+1 vejen, laver man blinde grusveje og 2-1 veje til de tilbageblivende ejendomme. Veje som skal give beboerne mulighed for at komme fra deres hjem ud til de lokale kommunale veje, som munder ud i 2+1 vejen. Det giver mange beboere meget store omveje blot for at komme hjemmefra. Grusvejene og 2-1 vejene skal bruges til både privat trafik (herunder cyklister), landbrugstrafik og lastbiltrafik til ejendommene. Tilmed efterlader man byrden med vedligehold af kilometerlange grusveje til beboerne!

Da man ikke må krydse 2+1 vejen eller køre fra vejen ned til privat ejendom, efterlader det flere landmænd i en uacceptabel situation med store omveje til jord. Landmænd, som har jord på den modsatte side af vejen, skal køre omveje på 7 km for at komme over på jordstykket. På årsbasis giver det ufattelig mange kilometer ekstra kørsel med landbrugstrafik, herunder gyllekørsel. Den populære Varde Pluk Selv jordbær må lukke, da der ikke bliver adgang til jordbær marken.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at projektet ikke står mål med de offentlige udgifter og omkostningerne for de berørte



borgere langs vejen ved, at vedligehold af de nye private adgangsveje, ingen af de berørte beboere har bedt om, skal betales af beboerne selv.

Herudover får det også betydning for husdyrene langs hovedvejen, da levering af råvarer, foder, hø og halm bliver besværliggjort eller umuliggjort ved pga. omkørsel og lukkede smalle privatvej. For nogle landmænd betyder dette en omkørsel på 7 km for at komme frem til deres marker, hvor de i dag bare skal krydse vejen. Det bliver til mange ekstra kørte km om året.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at ved de veje der er anførte som private grusveje overgår vedligeholdelsespligten til beboerne som en økonomisk belastning. Derudover giver disse nye adgangsveje beboerne store ulemper, idet nogle får helt uacceptable store omveje, når de skal til og fra deres ejendomme. Adgangsvejene skal både bruges til privatbilisme, lastbilkørsel samt tung landbrugskørsel - og i tilfælde af 2-1 vej også til cyklister. Særligt i foråret vil disse adgangsveje blive meget belastede til f.eks. gyllekørsel. Gennemgående ender adgangsvejene blindt. I det hele taget vil Vester Nebel Sogns sammenhængskraft blive svækket ved, at adgangen til beboerne langs hovedvejen bliver blindgyder.

Vester Nebel Sogns Lokalråd, bemærker endvidere, at de små kommunale veje, som munder ud i Rute 11 vil blive yderligere belastede. Flere af vejene er slet ikke bygget til yderligere belastning, f.eks. Skærbækvej, men især Roust Møllevej, som er en meget smal vej. Adgangsvejen fra Vester Nebel til hovedvejen vil fremover blive Ølufgårdsvej, uanset om man skal mod syd eller nord. Der ligger at meget skarpt sving på vejen, som har forårsaget og kan forårsage ulykker.

For beboere, som ikke bor på samme side som cykelstien, vil adgangen til cykelstien være forbundet med store omveje, da man kun må krydse vejen ved de nye vejkryds.

Landmænd med marker på begge sider af vejen eller blot marker ved vejen får meget store problemer. Ved opgraderingen vil det ikke være muligt at krydse vejen eller køre fra 2+1 vejen til landbrugsparceller langs vejen. Det betyder urimelige store omveje for flere landmænd og en uafklaret vejret til adgangsveje til marker. Det vil også give meget mere fragt af gylle, idet gyllen skal transporteres over meget længere tid. Mange landmænd er afhængige af vejen til landbrugskørsel. Ved opgradering til 2+1 vej opgraderes vejen heldigvis ikke til motortrafikvej. En af incitamenterne til at opgradere vejen til 2+1 vej forsvinder dermed, idet det ikke vil være



muligt at overhale traktorer og landbrugskøretøjer de steder, hvor der kun er en vognbane i kørselsretningen. Man risikerer derved strækninger på ca. 2-2,5, hvor det ikke er muligt, at overhale.

Vester Nebel Sogns Lokalråd understreger, at de ikke ønsker, at vejen opgraderes til motortrafikvej, da det vil være skæbnesvangert for landbrugskørsel.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af lovforslaget, at 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.*

*Anlæg af et ekstra spor vil forbedre den overordnede trafikafvikling, trafiksikkerhed, fremkommelighed og adgang til vejnettet og reducere kødannelser.*

*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. Berørte lodsejere vil blive inddraget i videst muligt omfang i den senere proces. Vedligeholdelse af de nye adgangsveje skal ske i henhold til privatvejsloven.*

Esbjerg Kommune bemærker, at kommunen ønsker indflydelse på klassificering af de ændrede og nye veje, som Esbjerg Kommune forventes at blive vejmyndighed for.

*Transportministeriet bemærker, at det følger af lovforslaget, at nye adgangsforhold og forlægning af kommuneveje er skitseret, men vil blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte lodsejere og kommuner.*

## **2.7. Ekspropriation**

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at projektet ikke står mål med de offentliges udgifter og omkostninger for de berørte





borgere langs vejen, da 10-15 huse skal total eksproprieres (familier tvangsfjernes fra deres hjem), Nogle erhverv må lukke og andre får dårligere vilkår for adgang til vejen.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at der på strækningen er ca. 52 huse og ejendomme, som ligger meget tæt på vejen og har den eneste adgang til deres ejendomme via nuværende hovedvej. Af disse beboelser ligger ca. 43 i Vester Nebel Sogn. Ved udbygningen vil ca. 25 % af disse ejendomme blive eksproprieret. Da man ikke må køre direkte ind på eller krydse 2+1 vejen, vil de resterende beboere få indskrænket adgang til deres ejendom via nogle parallelle adgangsveje, enten som 2-1 veje eller grusveje.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af lovforslaget, at 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 særlougivning 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 ekspropriationsprocessloven og vejloven.*

*Det følger endvidere af lovforslaget, at for beboere og virksomhedsejere langs Rute 11, der berøres af ekspropriation, vil der være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.*

*Det følger endvidere af lovforslaget, at for påvirkningen for befolkningen efter udbygningen, vil ekspropriation 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 forsat sikres adgang i området.*

*Det vurderes, at erhvervslivet vil have mindre administrative konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer. Det vurderes*



*ligeledes, at borgerne vil have mindre administrative konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.*

*Ministeriet henviser herudover til Vejdirektoratets høringsnotat af maj 2024, hvoraf det følger, at Vejdirektoratet kan gå i gang med detailprojektering og ekspropriation til vejanlægget, når anlægsloven er vedtaget. Dette arbejde forventes at vare frem til foråret 2026, hvorefter anlægsarbejdet kan igangsættes. Det er planlagt, at udbygningen er færdig i slutningen af 2028.*

*Det er vigtigt for Vejdirektoratet at fortsætte den gode dialog med naboer og kommuner, og det vil i det omfang, det er muligt, blive søgt at tilpasse projektet i forhold til lokale behov og hensyn.*

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

*Ved projektets realisering vil der blive nedsat en statslig Ekspropriationskommission. Kommissionen vil være den myndighed, der træffer endelig beslutning om areal- og rettighedserhvervelse for projektet, samt fastsætter erstatning for de ejendomsmæssige indgreb. Det er således Ekspropriationskommissionen, der beslutter, hvilke ejendomme, der bliver så berørt af projektet, at de vil skulle eksproprieres i sin helhed. Selv om en ejendom ikke bliver arealmæssigt berørt, så kan Ekspropriationskommissionen vurdere, om en ejendom skal tilkendes erstatning ud fra et naboretligt grundlag, herunder evt. påvirkning af ejendomme som følge af anlæggets gennemførelse og placering.*

*Vejdirektoratet vil tidligt i forløbet indkalde berørte lodsejere til et informationsmøde og løbende udsende informationsbreve. Her vil vi fortælle nærmere om den konkrete udformning af projektet samt om nærmere forhold vedrørende bl.a. ekspropriation, adgangsforhold og jordfordeling.”*

*Transportministeriet bemærker i øvrigt, at vejudvidelsen ikke vil medføre en ændret adgang til at krydse vejen for cyklister og fodgængere i forhold til den eksisterende Rute 11.*



## 2.8. Øvrigt

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at en lokal succesvirksomhed Varde Pluk-selv Jordbær bliver tvunget til at lukke ved en fuld udbygning idet man ikke må køre fra 2+1 vejen ned på markerne. Virksomheden er meget populær for både lokale og turister. Den lokale røgeri-virksomhed Wintherriet bliver eksproprieret og dermed lukket ved udvidelsen af vejen. Muligvis vil lukning af adgangen til Vestervadvej også få en negativ indvirkning på den lokale Put & Take fiskesø Nebel sø. Ved lukningen af adgangen fra Rute 11 til Vestervadvej, vil turister til Nebel Sø få en omvej, som måske vil skade omsætningen. Tilsvarende vil kunderne til de to vigtige virksomheder HVAMØ og HT Hydraulik få omveje ved lukningen af udkørslen af Vestervadvej. Det samme gælder arbejdskørsel til og fra de to virksomheder.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at man henviser til at udvidelsen udelukkende er til fordel for erhvervslivet, men rent faktisk bliver der lokalt lukket virksomheder.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at det følger af lovforslaget, at for beboere og virksomhedsejere langs Rute 11, der berøres af ekspropriation, vil der være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.*

*Det følger endvidere af lovforslaget, at 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 pendlere også vil blive reduceret.*

*Det følger herudover af lovforslaget, at 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.*

*Det følger af Vejdirektoratets høringsnotat af maj 2024, at der er sket mindre justeringer af adgangsforholdene i forlængelse af høringen, bl.a. i forhold til landbrugsejendommen på Lifstrup Hovedvej, som får en separat adgang via Søndre Plantage. Generelt vil mindre justeringer af nye adgangsveje og lokale veje kunne ske i den kommende fase i dialog med lodsejerne.*

*Transportministeriet bemærker i øvrigt, at der ikke på det foreliggende grundlag er belæg for at konkludere, at udvidelse af rute 11 vil medføre lukninger af lokale virksomheder. 2.8. Miljø- og naturforhold*

## **2.9. Landskab og visuelle forhold**

Henning Jørgensen bemærker, at den påtænkte udvidelse til 2+1 vej vil udvide nuværende vej til et meget bredt vejanlæg gennem området. Vejdirektoratets opsummeringer i miljøkonsekvensvurderingen kalder det en mindre påvirkning af landskabet, da der eksisterer en vej i forvejen. Og altså er der i forvejen en barriere i landskabet. Man kan dog ikke sammenligne det påtænkte nye vejanlæg og det gamle. Den nye vejbarriere bliver både visuelt og for naturen en gigantisk barriere. På store dele af strækningen skal der laves en 2-1 vej, en 2+1 vej og nogle steder desuden en grusvej lige ved siden af hinanden. Det giver et samlet vejanlæg på omtrent 47 meters bredde fra grøftekant/skrænt til grøftekant/skrænt.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at Vejdirektoratets udbygningsforslag til 2+1 vej viser, at bredden på det samlede vejanlæg - fra grøftekant/skrænt - mange steder bliver 3-3,5 gange så bredt som nuværende vejanlæg, idet der mange steder skal være 2-1 vej, 2+1 vej og nogle steder endog grusvej lige ved siden af hinanden. Et sådan vejanlægs bredde svarer nogenlunde til bredden på en motorvej. Det er derfor ikke en mindre ændring af vejbarrieren i naturen, men en gennemgribende ændring, som vil have ødelæggende virkning på dyreliv, både for store og mindre dyrs vandring. Vejanlæggets størrelse er ikke sammenlignelig med nuværende vejanlæg og skaber gennemgribende negative ændringer i såvel natur- som kulturlandskab.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at 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. Rute 11 vil efter udbygningen få en bredde på 22 meter inkl. cykelsti, skillerabat og rabatter. På nogle strækninger, hvor der etableres parallelle adgangsveje, vil bredden på vejarealet inkl. cykelsti, skillerabat, rabatter og adgangsvej maksimalt udgøre 38 meter.*

*Rute 11 udgør allerede inden udbygningen en barriere i landskabet, der påvirker naturlig spredning af dyr, dvs. har barriereeffekt. Som det følger af lovforslaget, vil der være en forøget barriereeffekt af den fulde udbygning både pga. vejens øgede bredde og en lidt øget årsdøgntrafik. I Vejdirektoratets høringsnotat fremgår, at de registrerede krydsninger af vildt er spredt ud på strækningen, samtidig med at der ikke er mange terrænspring, hvor der naturligt vil være mulighed for at etablere en større faunapassage. Hegning langs vejen kan medføre barrierevirkning og fragmentering af dyrenes levesteder samt flytte kollisionerne til enderne af hegnet. Derfor vurderes vildthejn ikke at forbedre trafikikkerheden, og trafikanterne skal således her, ligesom på andre strækninger i området, være opmærksomme på krydsende dyr.*

### **2.9.1. Arkæologi og kulturarv**

Henning Jørgensen bemærker endvidere, at bebyggelsen langs hovedvejen er udpeget til bevaringsværdigt kulturmiljø som eksempel på hedeopdyrkningskoloni. Det bliver meget svært at opretholde bebyggelsen som bevaringsværdigt, idet ejendommene fremtidig vil blive vanskelige at sælge med en sådan udsigt og med de andre store ulemper, som udvidelsen vil medføre.

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf bemærker, at Ny Lifstrup er udpeget som et bevaringsværdigt kulturmiljø, hvilket nu bliver ødelagt, ejendommene bliver nær værdiløse/usælgelige og ender som faldefærdige rønner. Respekter fredet natur og kulturmiljø ved at bevare det og ikke bare udskrive et stykke erstatningsnatur.

Vester Nebel Sogns Lokalråd bemærker, at Ny Lifstrup langs hovedvejen er udpeget til bevaringsværdigt kulturmiljø under kategorien "hedekoloni". Bebyggelsen viser, hvordan en helt ny landsby opstod langs hovedvejen i forbindelse med hedeopdyrkning og udstyknings. En opgradering til 2+1 vej vil helt ødelægge miljøet af følgende årsager. En del huse og gårde vil blive totaleksproprieret og nedrevet. En af gårdene, der bliver totaleksproprieret i det bevaringsværdige kulturmiljø, står opført som bevaringsværdig. De øvrige gårde og huse vil blive mindre attraktive bl.a. som følge af de tidligere omtalte nye adgangsveje og omveje. Særligt den nye



udsigt til et enormt bredt vejanlæg med samme omtrentlige bredde som en motorvej, vil gøre boligerne særdeles uattraktive. Kombineret med evt. mere støj og andre gener, er det meget sandsynligt, at ejendommene vil stå som "skændsler" langs vejen i lighed med den gamle Kors kro. Det anføres også, at den historiske og fredede kro Ølufvad Kro ligger på strækningen. I forvejen ligger kroen meget tæt på vejen. Ved udbygning af vejen, vil cykelstien blive ført uacceptabelt tæt på kroen.

Esbjerg Kommune bemærker, at anlægsprojektet vil genere, at der langs strækningen skal nedrives bebyggelse. Flere af disse bebyggelser er udpeget i kommuneplanen med en bevaringsværdi samt at der er en fredet bygning. Nedrivning af bebyggelse kræver medrivningstilladelse efter BR18. Dette ses ikke at fraviges i forslaget.

Esbjerg Kommune bemærker endvidere, at i forbindelse med sagsbehandlingen af bevaringsværdige bygninger, er der i Bygningsfredningsloven bestemmelser om, at nedrivning af bevaringsværdige bygninger skal i offentlig høring. Kommunen læser forslaget som, at kommuneplanen ikke er gældende for anlægsprojektet, men det fremgår ikke tydeligt, om det også gælder for de bebyggelser, der evt. vil skulle fjernes langs vejstrækningen.

Kommunen gør opmærksom på at fredet bygninger, skal have tilladelse fra Kulturministeren til nedrivning.

Lang strækningen er der flere fortidsminder, der afkaster en fortidsmindebeskyttelseslinje, samt der er omkring Alslev Å en åbeskyttelseslinje. Anlæggelse af vej og sti, vil ift. lovforslaget ikke kræve de "normale dispensationer". Kommunen vil derfor gerne vide, hvordan man sikrer de særlige landskabsværdier og evt. stiller vilkår, der skal bidrage til at sikre værdierne omkring fortidsminde og å.

Herudover bemærker kommunen, at de kan se, at høringen ikke er sendt til Sydvestjyske Museer eller Slots- og Kulturstyrelsen, som kommunen mener også er høringsberettiget fra, at tilstanden indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjen.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at som det følger af lovforslaget, 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 af være begrænset.*



*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.*

*Transportministeriet bemærker, at nedrivning af bygninger kræver nedrivningstilladelse efter BR18, hvilket ikke er fraveget ved anlægsloven.*

*Ministeriet henviser til lovforslagets specielle bemærkninger til § 5, stk. 2, hvoraf det fremgår at*

*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.*

*Udpegninger af bevaringsværdige bygninger i kommuneplaner finder dermed ikke anvendelse i forbindelse med anlægsprojektet.*

*Ministeriet bemærker herudover, at Kultur- og Slotsstyrelsen har givet bemærkninger til lovforslaget via Kulturministeriet under den ministerielle høring.*

*Bemærkningerne giver ikke anledning til at lovforslaget ændres.*

### **2.9.2. Støjreducerende tiltag**

Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf anfører, at der det ene sted i lovforslaget står, at der ikke vil blive etableret støjafskærmning, og ved opsummeringen står der, at den planlagte støjafskærmning vil reducere antallet af støjbelastede boliger.

*Transportministeriet kvitterer for de fejl, som Lisbeth Pedersen og Helmut Wolf har fundet i udkastet til lovforslaget.*



*Ministeriet kan på den baggrund oplyse, at lovforslaget naturligvis er tilrettet på baggrund af indkomne høringsvar.*

*Det følger bl.a. herefter af det sammenfattende skema i lovforslaget, under "Positive konsekvenser/mindre udgifter", at "Færre støjbelastede boliger ved at vejen rykkes længere væk fra de eksisterende boliger på delstrækninger".*

### **2.9.3. Natur og biodiversitet**

Henning Jørgensen bemærker, at i Ny Lifstrup findes der en del natur ved og i nærheden af vejen. Der er derfor et rigt dyreliv. Eksempelvis er kronhjortene kommet til området indenfor de sidste 10 år, og der er i dag en god bestand. De krydser frem og tilbage over vejen. Det kræver ikke ret meget fantasi at forestille sig, hvad en sådan påtænkt udvidelse af vejanlægget vil have af konsekvenser for dyr og deres vandringer. At lave en paddepassage ved Varde Sdr. Plantage og at undlade at udbygge vejen ved åen er meget små afhjælpninger i forhold til de øvrige skader man laver på natur- og kulturlandskab samt for os mennesker!

Inge Nørgaard bemærker, at en udvidelse af vejen til 2+1 vej vil blive ødelæggende for de lokale beboere langs vejen for naturen. Der er en rig natur med mange kronhjørt, som vandrer på kryds og tværs i området. F.eks. over Roust Møllevej, hvor de krydser dagligt og henover hovedvejen. En udvidelse af vejen vil betyde mere trafik på Roust Møllevej. Denne vej er slet ikke egnet til mere trafik, da det er en meget smal vej med dårlige oversigtsforhold. Denne vej krydses af mange kronhjørt og rådyr.

*Transportministeriet bemærker hertil, at 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 pga. vejens øgede bredde og en lidt øget årsdøgntrafik. Risikoen for trafikdrab af rådyr, dådyr, krondyr og padder 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 o-alternativet. Der vurderes alene at ske en begrænset stigning i trafikken på Roust Møllevej.*

*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 flydeponon til terrænhøjde i den anden side.*





*Der bliver anlagt en paddepassage ved Søndre 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.*

*Bemærkningen giver ikke anledning til at lovforslaget ændres.*

### **3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet**

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

Der er ikke foretaget indholdsmæssige ændringer, men alene ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.