

**Til:** cec@trm.dk (cec@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** DSB (dsbpost@dsb.dk)  
**Fra:** Rasmus Holscher Baggesen (rhb@dsb.dk)  
**Titel:** SV: Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde  
**E-mailtitel:** SV: Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde (Id nr.: 365563)  
**Sendt:** 01-07-2024 13:38

Kære Catherine

DSB har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Rasmus Holscher Baggesen  
Sekretariatsmedarbejder

Økonomi, Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53  
Mobil 24 68 30 87, E-mail rhb@dsb.dk



DSB Rejs med

---

**Fra:** Transportministeriet <trm@trm.dk>

**Sendt:** 1. juli 2024 09:40

**Til:** raadhuset@esbjergkommune.dk; vardekommune@varde.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; kontakt@rsyd.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; BRS <brs@brs.dk>; BRS <brs@brs.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; LOR@MOVIATRAFIK.DK; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; høring <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; jura@businessdanmark.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; dhf@dhf-net.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; dch@dch.dk; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaer.dk>; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenjaer@hotmail.com; lev@lev.dk; sekretariat@parcelhus.dk; paarmannidiana@mail.dk; info@greenpowerdenmark.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk; post@sydtrafik.dk  
**Emne:** Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde (Id nr.: 365563)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31

[cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)  
**Titel:** SV: Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde  
**E-mailtitel:** SV: Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde (Id nr.: 365563)  
**Sendt:** 02-07-2024 11:04

Kære Catherine Christiansen

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen  
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113  
1552 København V  
Direkte +45 33 38 92 76  
Mobil +45 29 20 02 76  
Mail [jdj@da.dk](mailto:jdj@da.dk)  
Web [da.dk](http://da.dk)

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

**Fra:** Transportministeriet <trm@trm.dk>

**Sendt:** 1. juli 2024 09:43

**Til:** raadhuset@esbjergkommune.dk; vardekommune@varde.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; kontakt@rsyd.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; BRS <brs@brs.dk>; BRS <brs@brs.dk>; info@campingbranchen.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Jytte Jakobsen <jj@dfac.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; LOR@MOVIATRAFIK.DK; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; DA/LO-Udviklingsfonden <dalo@da.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; 'fmi@mil.dk' <fmi@mil.dk>; FES <fes@mil.dk>; Kommissarius Jylland <post@kommissarius.dk>; jura@businessdanmark.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; dhf@dhf-net.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; dch@dch.dk; Sammenslutning af Danske Småøer <sekretariatet@danske-smaaer.dk>; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; Landsforeningen af Menighedsråd <kontor@menighedsraad.dk>; arkitektsteenkaer@hotmail.com; lev@lev.dk; sekretariat@parcelhus.dk; paarmannidiana@mail.dk; info@greenpowerdenmark.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk; post@sydtrafik.dk  
**Emne:** Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde (Id nr.: 365563)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

Med venlig hilsen

**Catherine Christiansen**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31

[cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)



Til Transportministeriet  
Att.: Catherine Christiansen

## Høringssvar vedr. forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse meddeler herved på vegne af Forsvarsministeriet, at have følgende bemærkninger til:

- Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde

Ejendomsstyrelsen kan oplyse, at Forsvarsministeriets NEPS-ledning krydser vejanlægget på henholdsvis matr.nr. 18e og 18i Ølufgård, V. Nebel, i Esbjerg Kommune. Forsvarsministeriets NEPS-ledning er tinglyst den 25. september 1974 på de berørte matrikler, jf. lov nr. 225 af 11. juni 1954 om ekspropriation i militære øjemed.

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

Yderligere ledningsoplysninger kan indhentes ved Forsvarsministeriets Materiel-og Indkøbsstyrelse, Supply Chain Division pr. e-mail: [NEPS@mil.dk](mailto:NEPS@mil.dk).

Eventuelle bemærkninger bedes rettet til sagsbehandler Jens C. P. Berthelsen pr. e-mail: [fes-jps09@fiin.dk](mailto:fes-jps09@fiin.dk) eller pr. telefon: 7281 3164.

Med venlig hilsen

Kristina Estrup Elholm  
Chefkonsulent  
Chef for Jura- og Policysektionen

Dato: 8. juli 2024

Enhed: FES-JPSO22  
Sagsbeh.: FES-JPS09  
Sagsnr.: 2024/008801  
Dok.nr.: 1062306  
Bilag: Ingen

Forsvarsministeriets  
Ejendomsstyrelse  
Arsenalvej 55  
9800 Hjørring

Tlf.: +45 7281 3000  
E-mail: [fes@mil.dk](mailto:fes@mil.dk)  
[www.forsvaret.dk/fes](http://www.forsvaret.dk/fes)

EAN: 5798000201286  
CVR: 16 28 71 80

Sagsbehandleren direkte:  
Tlf.: +45 7281 3194  
E-mail: [fes-jps09@mil.dk](mailto:fes-jps09@mil.dk)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Fra:** Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard (RCFD) (RCFD@BANE.dk)  
**Titel:** Att.: Vej- og Brokontoret - Banedanmarks svar på høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde  
**Sendt:** 25-07-2024 13:58

Kære Catherine

Banedanmark besvarer hermed Transportministeriets høring over forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

*Banedanmark har ingen bemærkninger.*

Med venlig hilsen

**Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard**

Stud.jur.

Forvaltningsret & Generel Jura – C4

M: +45 2446 4987

**Banedanmark**

Jura, Udbud & Bæredygtighed

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København K.

T: +45 8234 0000

[www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk)

[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)

 **BANEDANMARK**

*Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](http://borger.dk) eller [virk.dk](http://virk.dk).*

## Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

07. august 2024

Danske Havne takker for muligheden for at give bemærkninger til forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde. Danske Havne støtter udviklingen af Danmarks vejinfrastruktur, fordi udbygningen af det danske vejnet er med til at sikre bedre tilkørselsforhold til og fra de danske havne, hvilket fremmer en bedre mobilitet, større sikkerhed og i sidste ende en bedre effektivitet til gavn for havnene, erhvervslivet og det omkringliggende samfund generelt.

### Generelle bemærkninger

Danske Havne støtter vejudbygningen af Rute 11 mellem Korskro og Varde, fordi vejprojektet vil styrke infrastrukturen 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 erhvervslivet og for det omkringliggende samfund.

De danske havne spiller en central rolle for transport af gods og varer for erhvervslivet og for samfundet generelt. Derfor er vejprojekter, som relaterer sig til adgangsforhold til og fra havnene, med til at lette trafikken til og fra havnene og dermed styrke havnenes rolle som infrastrukturelle knudepunkter.

Med venlig hilsen  
Danske Havne

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Fra:** Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedr. forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde  
**E-mailtitel:** Høringssvar vedr. forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde (Id nr.: 365563)  
**Sendt:** 08-08-2024 08:28

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Transportministeriet har den 1. juli 2024 sendt forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

**Mette E. Matthiasen**  
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4  
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00  
Dir.+45 33 92 85 73  
[mem@rigsrevisionen.dk](mailto:mem@rigsrevisionen.dk)

[www.rigsrevisionen.dk](http://www.rigsrevisionen.dk)

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

---

**Fra:** Transportministeriet <[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)>

**Sendt:** 1. juli 2024 09:40

**Til:** [raadhuset@esbjergkommune.dk](mailto:raadhuset@esbjergkommune.dk); [vardekommune@varde.dk](mailto:vardekommune@varde.dk); Kommunernes Landsforening <[kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)>; Danske Regioner <[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)>; [kontakt@rsyd.dk](mailto:kontakt@rsyd.dk); Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <[ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk)>; Arriva <[info@arriva.dk](mailto:info@arriva.dk)>; BRS <[brs@brs.dk](mailto:brs@brs.dk)>; BRS <[brs@brs.dk](mailto:brs@brs.dk)>; [info@campingbranchen.dk](mailto:info@campingbranchen.dk); Cyklist forbundet <[post@cyklistforbundet.dk](mailto:post@cyklistforbundet.dk)>; Jytte Jakobsen <[jj@dfac.dk](mailto:jj@dfac.dk)>; Danmarks Naturfredningsforening <[dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk)>; DSB <[dsbpost@dsb.dk](mailto:dsbpost@dsb.dk)>; [LOR@MOVIATRAFIK.DK](mailto:LOR@MOVIATRAFIK.DK); Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <[ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk)>; Dansk Byggeri <[info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk)>; [info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk); [info@danskerhvervsfremme.dk](mailto:info@danskerhvervsfremme.dk); Dansk Metal <[metal@danskmetal.dk](mailto:metal@danskmetal.dk)>; Dansk Transport og Logistik <[dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)>; Dansk Industri <[transport@di.dk](mailto:transport@di.dk)>; Fælles Fagligt Forbund (3F <[3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk)>; Forbundet af Offentlige Ansatte <[foa@foa.dk](mailto:foa@foa.dk)>; Håndværksrådet <[hvr@hvr.dk](mailto:hvr@hvr.dk)>; International Transport Danmark <[itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)>; [dalo@da.dk](mailto:dalo@da.dk); [Jurateamet@danskeenergi.dk](mailto:Jurateamet@danskeenergi.dk); [dof@dof.dk](mailto:dof@dof.dk); [dvl@dvl.dk](mailto:dvl@dvl.dk); Dansk Vejforening <[dv@dv.dk](mailto:dv@dv.dk)>; Danske Havne <[danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)>; Danske motorcyklister <[skovloekke@dmc-org.dk](mailto:skovloekke@dmc-org.dk)>; [info@rgo.dk](mailto:info@rgo.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); hoering <[hoering@fdm.dk](mailto:hoering@fdm.dk)>; Forbrugerrådet Tænk



<[hoeringer@fbr.dk](mailto:hoeringer@fbr.dk)>; Friluftsrådet <[fr@friluftsradet.dk](mailto:fr@friluftsradet.dk)>; Kommissarius Øerne <[komoe@komoe.dk](mailto:komoe@komoe.dk)>; NOAH-Trafik <[noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk)>; Rigsrevisionen <[info@rigsrevisionen.dk](mailto:info@rigsrevisionen.dk)>; Kjeld Allan Larsen <[kjeld.allan.larsen@gmail.com](mailto:kjeld.allan.larsen@gmail.com)>; Rådet for Sikker Trafik <[info@sikkertrafik.dk](mailto:info@sikkertrafik.dk)>; Høringer - BDK <[hoeringer@BANE.dk](mailto:hoeringer@BANE.dk)>; Domstolsstyrelsen <[post@domstolsstyrelsen.dk](mailto:post@domstolsstyrelsen.dk)>; 'fmi@mil.dk' <[fmi@mil.dk](mailto:fmi@mil.dk)>; FES <[fes@mil.dk](mailto:fes@mil.dk)>; Kommissarius Jylland <[post@kommissarius.dk](mailto:post@kommissarius.dk)>; [jura@businessdanmark.dk](mailto:jura@businessdanmark.dk); Dansk Arbejdsgiverforening <[da@da.dk](mailto:da@da.dk)>; Danske Advokater <[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)>; [dhf@dhf-net.dk](mailto:dhf@dhf-net.dk); Danske Handicaporganisationer <[dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)>; [dch@dch.dk](mailto:dch@dch.dk); Sammenslutning af Danske Småøer <[sekretariatet@danske-smaaøer.dk](mailto:sekretariatet@danske-smaaøer.dk)>; Landbrug & Fødevarer <[hoering@lf.dk](mailto:hoering@lf.dk)>; Landsforeningen af Menighedsråd <[kontor@menighedsraad.dk](mailto:kontor@menighedsraad.dk)>; [arkitektsteenkaer@hotmail.com](mailto:arkitektsteenkaer@hotmail.com); [lev@lev.dk](mailto:lev@lev.dk); [sekretariat@parcelhus.dk](mailto:sekretariat@parcelhus.dk); [paarmannndiana@mail.dk](mailto:paarmannndiana@mail.dk); [info@greenpowerdenmark.dk](mailto:info@greenpowerdenmark.dk); [info@esbjerg-lufthavn.dk](mailto:info@esbjerg-lufthavn.dk); [post@sydtrafik.dk](mailto:post@sydtrafik.dk)

**Emne:** Ekstern høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde (Id nr.: 365563)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde.

Med venlig hilsen

**Catherine Christiansen**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31

[cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

**Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om opgradering af Rute 11 Korskro-Varde.**

Vi er en familie, som bor ved rute 11. Da vores ejendom ligger ved åen, bliver vejen ifølge lovudkastet ikke udvidet til 2+1 vej ved os, men vi vil alligevel protestere kraftigt imod en udvidelse til 2+1 vej.

Vi er daglige brugere af vejen. Der er ikke noget som helst behov for udvidelse af vejen. Trafikken afvikles fint til daglig. Med en 0+ 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.

En udvidelse af vejen afhjælper ikke sommerhustrafikken om lørdagen i sommertiden. Flaskehalsen for sommerhustrafikken er gennem Varde og nord for Varde. En udvidelse af vejen til 2+1 vej vil blive ødelæggende for de lokale beboere langs vejen og for naturen. Vi har en rig natur med mange kronhjorte, som vandrer på kryds og tværs i området. F.eks. ved os over Roust Møllevej, hvor de krydser dagligt og hen over 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 kronhjorte og rådyr.

Vi anser projektet som et prestigeprojekt for lokalpolitikkerne i især Varde kommune. De mange skattekroner kan bruges meget bedre andre steder.

Inge Nørgaard  
Lifstrup Hovedvej 1  
6715 Esbjerg N

75169611

fin@os.dk

## **Vester Nebel Sogns Lokalråds høringssvar vedr. lovforslaget om udbygning af Rute 11 Kors kro-Varde**

**Vester Nebel Sogns Lokalråd fraråder, at rute 11 Kors kro-Varde udbygges til 2+1 vej af følgende årsager.**

- Rute 11 går igennem et område med megen natur ved og i nærheden af vejen. Det betyder, at der er et rigt dyreliv, herunder større klovbærende dyr som kronhjorte og rådyr. Kronhjortene er vendt tilbage til området i løbet af de sidste ca. 10 år, og der er i dag en god bestand, som vandrer frem og tilbage over vejen. Vejdirektoratets udbygningsforslag til 2+1 vej (helt eller delvist) viser, at bredden på det samlede vejanlæg – fra grøftekant/skrænt til grøftekant/skrænt – mange steder bliver 3-3½ 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 sådant 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 (herunder store såvel som mindre dyrs vandringer).

Vejanlæggets størrelse er ikke sammenlignelig med nuværende vejanlæg og skaber gennemgribende negative ændringer i såvel natur- som kulturlandskab.

- På strækningen er der ca. 52 huse og ejendomme, som ligger meget tæt på vejen og/eller har eneste adgang til hus/ejendom via nuværende hovedvej. Af disse beboelser ligger ca. 43 i Vester Nebel Sogn.

Ved udbygningen vil ca. 25% af disse huse/ejendomme blive tvangssløjfet. Da man ikke må køre direkte ind på eller krydse 2+1 vejen, vil de resterende beboere få indskrænket adgang til hus/ejendom via nogle parallelle adgangsveje, enten som 2-1 veje eller grusveje. Ved de veje, der står anførte som private grusveje, overgår vedligeholdelsespligten til beboerne som en økonomisk belastning.

Derudover giver disse nye adgangsveje beboerne store ulemper, idet nogle får endog helt uacceptable store omveje, når de skal til/fra hus/ejendom.

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 for og til beboerne langs hovedvejen bliver blindgyder.

- En lokal succesvirksomhed Varde Pluk-Selv Jordbær bliver tvunget til at lukke ved fuld udbygning, idet man ikke må køre fra 2+1 vejen ned på marker. Virksomheden er meget populær såvel for området som for turister. Et ungt meget energisk ægtepar får dermed ødelagt deres hovedindtægtskilde fra landbruget, som de har arbejdet hårdt for.

Den lokale røgeri-virksomhed Wintherriet bliver eksproprieret og dermed lukket ved udvidelsen.

Muligvis vil en lukning af adgangen til Vestervadvej også få negativ indvirkning på den lokale Put & Take fiskesø Nebel Sø. Ved lukningen af adgangen fra rute 11 til Vestervadvej vil turisterne 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 fra/til de to virksomheder.

- De små kommunale veje, som munder ud i Rute 11 vil blive yderligere belastede. Flere af vejene er slet ikke byggede 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 et meget skarp 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 opgradering 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 endog med uafklaret vejret til adgangsveje til marker. Det vil også give meget mere fragt af gylle, idet gyllen skal transporteres over meget længere afstande.
- Mange landmænd er afhængige af vejen til landbrugskørsel. Ved opgradering til 2+1 vej opgraderes vejen som følge deraf – 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 1 vognbane i kørselsretningen, da man ikke må køre over i vognbanerne for modsatrettet trafik. Dermed vil man risikere at køre strækninger på ca. 2-2½ km, hvor det ikke er muligt at overhale f.eks. traktorer eller andre landbrugskøretøjer.

Vi understreger, at vi ikke ønsker, at vejen opgraderes til motortrafikvej, da det vil være skæbnesvangert for landbrugskørsel.

- 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 udstykninger. En opgradering til 2+1 vej vil helt ødelægge miljøet af følgende årsager.

En del huse og gårde vil blive totaleksproprierede 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 usælgelige og efterhånden nedrivningsmodne steder.

Vi er bange for, at mange af husene og ejendommene (der for de flestes vedkommende nu er pæne og velholdte) over en årrække vil stå som "skændsler" langs vejen i lighed med den gamle Kors kro.

Det skal også anføres, 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 uacceptabel tæt på kroen.

- 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 som tidligere nævnt vil "halerne" af bilerne alligevel opstå på de strækninger på 2+1 vejen, hvor man kører på strækningerne med kun én vognbane i køreretningen.
- En 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 kro kan afhjælpes uden at opgradere til 2+1 vej.

Problemerne ved kødannelserne ved Esbjerg-krydset 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 Esbjerg-krydset på ingen måder, idet flaskehalsen er nord for Esbjerg-krydset.

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 Korskroen til Esbjerg-krydset.

Overordnet set burde størsteparten af sommerhustrafikken slet ikke anvende Korskro-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.

- 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 Korskro-Varde uden autoværn som adskillelse af kørselsretningerne. Det har vist sig at medføre en del dødsulykker.

Med hensyn til sikkerheden på en 2+1 vej 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.

- Udkastet og gennemgangen af lovforslaget er kraftigt manipulerende i retning af, at man kun ønsker at udmale fordele ved en udvidelse og ikke ulemper.

Man har udeladt, at udvidelsen ikke er samfundsøkonomisk rentabel.

Man henviser til at udvidelsen udelukkende er til fordel for erhvervslivet, men rent faktisk bliver der lokalt lukket virksomheder.

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 trafiksikkerhed. Danmark har noget af verdens bedste infrastruktur. Transporttiden fra Korskroen 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 trafiksikkerhed kan det ikke påvises, at vejen i praksis bliver mere sikker ved en udvidelse.

Påvirkningen af natur og miljø påstås at være begrænset, da der er en vej i forvejen. Det er dog ukorrekt, idet vejanlægget mange steder bliver 3-3½ gange (nogle steder mere) som det nuværende, og dermed vil påvirkningen være væsentlig.

- Samlet set anser Vester Nebel Sogns Lokalråd en udbygning af rute 11 til 2+1 vej som helt overflødig og spild af skattekrone. Fordelene står slet ikke mål med investeringer og især ulemper. Vi anser en udbygning af vejen som ødelæggende for både natur og mennesker, som bor ved vejen.

Vejdirektoratets og eksperter økonomiske beregninger viser også, at udbygningen ikke er samfundsøkonomisk rentabel. Vi vil gerne anføre, at det har man glemt at notere i gennemgangen af lovforslaget.

- Vester Nebel Sogns Lokalråd påpeger, at man ved en langt billigere løsning (0+ løsning), vil kunne opnå de forbedringer, som man ønsker.

Ved at lave vigelommer for langsomtkørende med intervaller på eksisterende vej, vil man kunne minimere, at landbrugskørsel sinker trafikken.

Svingbaner ved alle vejkryds.

Forbedringer i endepunkterne (Korskroen og Esbjergkrydset ved Varde).

Cykelsti.

Fotofælder.

**Hvis man pga. 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.**

- Hvis man vil bruge så mange penge på et vejprojekt, bør man anvende pengene, så vejen gavner flest muligt, fremtidssikrer og generer færrest muligt.
- Her mener vi, at vejprojektet som er at finde i Ribe Amts regionsplan 2012 er oplagt at finde frem. Ifølge regionsplanen skulle vejen stå færdig senest 2008. Vejprojektet var en ny motortrafikvej, som skulle aflaste både rute 11 og 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 begrænset omfang) at skulle ekspropriere beboelse.

Vejen vil kunne opsluge pendlertrafikken mellem Varde og Esbjerg, sikre adgang for Varde (og øvrigt nordfra kommende trafik) til motorvejen via en motortrafikvej, sikre den tunge trafik adgang til Esbjerg Havn (denne trafik anvender ofte rute 11 nu, selvom der er tale om en omvej), og vejen vil også kunne anvendes til sommerhustrafikken.



Transportministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

[cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

15-08-2024

## Høringssvar vedr. lovforslag om udbygning af Rute 11 mellem Varde og Korsbro

---

Green Power Denmark takker for muligheden for at afgive høringssvar ang. lovforslaget om udbygning af Rute 11 mellem Varde og Korsbro.

Green Power Denmark 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.

Udbygningen vil således bidrage til de politiske målsætninger om grøn omstilling, idet udbygningen understøtter udviklingen af en sammenhængende og tidssvarende infrastruktur, der binder landet bedre sammen, som var et af formålene med aftalen om Infrastrukturplan 2035.

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 til vindmøller, som bliver større i de kommende år, og hvor der allerede nu opleves udfordringer ift. såvel naboer som passage under el-luftledninger pga. elementernes store dimensioner.

Virksomhederne har foretaget store investeringer i de nuværende produktionsfaciliteter i området, som skaber lokale arbejdspladser, vækst og eksport. For at fastholde disse investeringer og sikre, at de nye produktionsfaciliteter fortsat lokaliseres i Danmark, er det vigtigt at forbedre denne infrastruktur, hvilket vil gavne både borgere og virksomheder i området og understøtte en stærk, lokal økonomi.

To rapporter udarbejdet af Rambøll i september 2023 estimerer, at anlægsomkostningerne for tilpasning af de konkrete vejstrækninger vil ligge i størrelsesordenen 167-258 mio. kr.

Green Power Denmark står naturligvis til rådighed, såfremt høringssvaret giver anledning til spørgsmål eller uddybning.

Med venlig hilsen

Rune Rathsach Andersen  
rra@greenpowerdenmark.dk  
Dir. tlf. +45 25 29 19 86

18-08-2024

## Høringssvar til lovforslag om udbygning af Rute 11 Korsbro-Varde

Som beboere på Lifstrup Hovedvej 54 og brugere af Rute 11 siger jeg og min familie nej tak til opgradering af Rute 11 til 2+1 vej. Udbygningen har for store negative konsekvenser for natur, kulturlandskab og mennesker ved vejen. Fordelene ved en udbygning er alt for små i forhold til de negative konsekvenser og den økonomiske investering.

Jeg er selv 3. generation på vores gård, som blev bygget af min bedstefar i 1924 på et stykke jord, der var udstykket fra hans fødegård. Mine aner går tilbage til 1650 i Lifstrup. Ved udbygningen til 2+1 vej vil vores hjem og gård blive totaleksproprietet, og med mine dybe rødder og personlige identificering på stedet og området vil det naturligvis være et meget hårdt følelsesmæssigt slag. Det er den rent personlige del. Samtidig er gården kategoriseret som bevaringsværdig og ligger i bevaringsværdigt kulturmiljø.

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. Lidt smallere nogle steder, og endog lidt bredere nogle steder (op til ca. 62 meter). Det svarer til den omtrentlige bredde på en motorvej. Nuværende vejanlæg har en bredde på ca. 14 meter fra grøftekant til grøftekant! Altså bliver vejanlægget mange steder ca. 3-3½ gange så bredt som nuværende – to både visuelt og fysisk helt forskellige barrierer, som slet ikke tåler sammenligning.

Gennem størstedelen af Ny Lifstrup vil man føre et sådant vejanlæg. Det er i Ny Lifstrup, der er forholdsvis flest ejendomme på strækningen. Ved udvidelse til 2+1 vej bliver beboernes fremtidige udsigt fra stuen et sådant gigantisk vejanlæg. Bebyggelsen langs hovedvejen er udpeget til bevaringsværdigt kulturmiljø som eksempel på hedeopdykningskoloni. Det bliver meget vanskeligt 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.

I Ny Lifstrup findes 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!

Langs rute 11 fra Esbjergkrydset til rundkørslen er der i dag ca. 52 gårde og huse. Ved fuld udbygning vil 20-25% af disse ejendomme blive totaleksproprierede. 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.

En 2+1 vej afhjælper ikke sommerhustrafikken, da flaskehalsen ikke er vejen. Flaskehalsen er Varde by og nord for Varde. Her vil man fortsat holde i kø om lørdagen i sommertiden.

Og hvad får man ud af det? Et gigantisk vejanlæg med omtrent samme bredde som en motorvej, men det bliver ikke engang en motortrafikvej, stadig kun en hovedlandevej. Rute 11 er meget vigtig for landbrugskørsel og kan derfor af naturlige årsager ikke opgraderes til motortrafikvej. Dvs. selvom vejen bliver 2+1 vej, vil man alligevel stedvis ikke kunne overhale landbrugskøretøjer. Hvis man kører på strækninger med kun 1 vognbane i køreretningen vil man ikke kunne overhale landbrugskøretøjet på strækninger på 2-2½ km, idet man ikke må køre over i vognbanerne for modsat køreretning.

Som beboere ved vejen og daglige brugere af vejen ved vi, 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 opgradering vil blive meget begrænset.

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 modsatrettet 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.

Alene at Vejdirektoratets og eksperters 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.

Med venlig hilsen

Henning Jørgensen

Lifstrup Hovedvej 54  
6715 Esbjerg N

Tlf. 75169246

E-mail [connieoghenning@stofanet.dk](mailto:connieoghenning@stofanet.dk)

18-08-2024

### **Høringssvar til lovudkast vedr. opgradering af Rute 11 Korsbro-Varde, afgivet af Borgere imod opgradering af Rute 11 Korsbro-Varde**

Vi vil gerne starte med at påpege, at materialet vedr. lovudkastet er præget af, at det er lavet i hast og dermed mister troværdighed. Teksten er tydeligvis kopieret fra andre projekter. Det ses bl.a. ved en række faktuelle fejl. Flere steder står den nye vej anført som motorvejen, selv om den nye vej ikke engang bliver en motortrafikvej – stadig kun en hovedlandevej. Det samlede anlægsbudget står det ene sted anslået til 510,7 mio kr. Et andet sted til 1.724,3 mio kr. Et sted står der, at der ikke opsættes støjskærmning. Et andet sted, at den planlagte støjskærmning nedbringer antallet af støjbelastede boliger. Hertil komme forkert anført datoer for høringen af lovudkastet.

Dernæst vil vi gerne påpege, at gennemgangen af anlægsloven og konsekvenserne ensidigt fremhæver tænkte positive konsekvenser af udvidelsen af vejen. F.eks. står anført, at udvidelsen ensidigt er til fordel for erhvervslivet til trods for, at der lokalt bliver lukket virksomheder. Der anføres, at man ved udvidelsen er med til at understøtte diverse FN Verdensmål, selvom disse FN verdensmål næppe er møntet på Danmark med noget af verdens bedste infrastruktur. Man glemmer at anføre, at hvis der bliver en afkortning på de nuværende 8 minutters rejsetid mellem Korsbroen og Varde, så vil den være meget begrænset, og gevinsten vil ikke være målbar på virksomheders konkurrenceevne og muligheder for at rekruttere arbejdskraft. Den nye vej er heller ikke nødvendigvis mere sikker end den eksisterende. Man glemmer at anføre, at der er stor utilfredshed blandt beboerne langs vejen, og at udvidelsen vil få store konsekvenser for dem. Gennemgangen af projektet farver projektet som om, det er til gavn for miljøet. Det fremgår ikke, at man mange steder gør det samlede vejanlæg 3-3½ gange så bredt som det nuværende – og det kan man næppe kalde en uvæsentlig ændring. Sidst men ikke mindst, så har man i gennemgangen helt glemt samfundsøkonomien. Vejdirektoratets og eksperters beregninger viser, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt. I disse beregninger har man ikke medtaget, at ifølge udkastet får ikke blot staten udgifter ved anlæggelsen af vejen, men andre overlades udgifter til flytning af diverse ledninger (elkabler, vandleddninger, fiberkabler, telefon kabler, drænledninger). Formodentlig sammenlagt million-udgifter. Dertil kommer, at beboere langs vejen fremadrettet får udgifter til vedligehold af nye private grusveje.

- Vejdirektoratets og eksperters beregninger viser, at opgraderingen til 2+1 vej ikke er samfundsøkonomisk rentabel. De meget negative konsekvenser, som naturen vil lide under en udbygning, og de meget negative konsekvenser, som en udvidelse til 2+1 vej vil påføre beboerne langs vejen, indgår ikke i de samfundsøkonomiske beregninger. Dette trækker i yderligere i negativ retning.
- Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering er misvisende. Overordnet siger den, at en udvidelse til 2+1 vej kun påfører landskab og natur en mindre ændring, da der i forvejen er en vejbarriere. Det fremgår ikke tydeligt, at det er en meget stor ændring, der sker. Det nuværende vejanlæg har en bredde på ca. 14 meter fra grøftekant til grøftekant. Dette vejanlæg vil blive erstattet af et vejanlæg med en samlet bredde på ca. 47 meter (fra grøftekant/skrænt til grøftekant/skrænt) mange steder – nogle steder mere, nogle steder mindre. Altså 3-3½ gange så bred som nuværende vejanlæg. Denne vejanlægsbredde, som stort set svarer til bredden på en motorvej, skyldes, at der skal være en lokalvej med delt cykelsti og vej (2-1 vej) og en 2+1 vej og nogle steder yderligere en grusvej ved siden af hinanden. Altså sammenlagt en vejbarriere som på ingen måder kan

sammenlignes med den gamle vejbarriere, men bliver en gennemgribende ændring. Vejanlægget vil få fatale konsekvenser for natur- og kulturlandskab samt bebyggelsen ved vejen.

- Det fremgår ikke tydeligt af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, at vejanlægget går igennem et område med rigt dyreliv, bl.a. med store bestande af kronhjorte og rådyr. Der står blot, at der er gjort lokale iagttagelser af kronhjorte. Det kan dokumenteres, at der er en stor og voksende bestand af kronhjorte. Årsagen til det rige dyreliv er, at rute 11 går igennem og ligger i nærheden af en rig natur. De steder, hvor vejanlægget påtænkes særligt bredt, går igennem et område, hvor kronhjortene vandrer og krydser vejen.
- Langs vejen er der sammenlagt ca. 52 huse og gårde, som er beliggende op til vejen. Ved fuld udvidelse til 2+1 vej, vil ca. 20-25 % af disse huse og gårde blive fjernet, og beboerne sendt fra hus og hjem. En af disse beboelser er kategoriseret som bevaringsværdig samtidig med, at den ligger i bevaringsværdigt kulturmiljø. Resten af beboelserne får ikke direkte adgang til vejen, men skal benytte blinde lokalveje, som enten består af nye private grusveje eller en delt cykelsti og lokalvej (2-1 vej). Lokalvejene skal benyttes af såvel beboernes privatbiler, tunge lastbiler og landbrugskøretøjer til og fra beboelserne og gårdene langs vejen. Det vil medføre uacceptabelt store omveje for såvel lokalbeboere som landbrugskørsel. Der vil opstå farlige situationer, som vil opstå f.eks. ved forårstiden med megen gyllekørsel, hvor cykler, traktorer og privatbiler såvel som tung trafik (renovation osv.) til lokale beboere skal deles om en smal lokal vej. Omvejene vil også medføre længere kørselstid og forvirring i tilfælde af ambulancekørsel.

Samtidig ændres folks udsigt fra stuen fra en almindelig hovedlandevej til et vejanlæg med en bredde stort set svarende til en motorvej. Tilmed skal udgifterne til vedligehold af de nye lokale private grusveje bekostes af beboerne selv. Veje som skal deles mellem beboerne og samtidig benyttes til lokal landbrugskørsel.

De fleste af gårdene og husene ligger i det bevaringsværdige kulturmiljø Ny Lifstrup. Med alle disse ulemper, som bliver påført beboerne, er vi ikke i tvivl om, at husene og ejendommene hurtigt bliver noget nær usælgelige, og efter en årrække vil fremstå som nedrivningsmodne steder, og altså en ødelæggelse af kulturmiljøet.

- En udvidelse til 2+1 vej får slet ikke de påtænkte effekter på trafikafviklingen. Blandt Varde kommunes mangeårige lobbyvirksomhed for en opgradering til 2+1 vej har en af argumenterne været, at vejen skulle være en flaskehals for sommerhustrafikken. Det er meget let at påvise, at flaskehalsen ikke er selve hovedvejen, men Varde by og vejen nordpå – som ligger udenfor vejprojektet. De største køer i sommertiden ved skiftedage opstår ved de forskellige veje i Varde og rundt om Varde samt nord for Varde. En udvidelse af rute 11 afhjælper på ingen måde disse trængselsproblemer, og altså afhjælpes problemet med sommerhustrafikken ikke. De påtænkte forbedringer ved motorvejsrundkørslen ved Kors Kroen afhjælper dog helt klart problemer i den modsatte ende af strækningen, men disse ændringer har ikke smed en udvidelse til 2+1 vej at gøre. Generelt burde sommerhustrafikken slet ikke gå over rute 11, men ind over den såkaldte Vestkystvej, som savner en forlængelse, så den også vil kunne benyttes til mere nordlige sommerhusdestinationer og dermed spare sommerhusgæsterne for en omvej. En forlængelse af Vestkystvejen vil også kunne afhjælpe tung trafik fra nord ned mod Esbjerg Havn.

Ved udvidelsen til 2+1 vej vil der på den 10 km lange strækninger komme 3 vejkryds, hvor farten nedsættes til 70 km i timen, ved krydsning af den lokale å udvides vejen ikke, og på den sidste strækning ind mod Varde udvides vejen heller ikke. Disse steder er der også fartnedsættelser. De øvrige strækninger bliver den tilladte hastighed 90 km. På den relativt korte strækning bliver der altså mange forskellige tilladte hastigheder til stor forvirring og altså begrænset kortere rejsetid.

Vejen kan ej heller opgraderes til motortrafikvej, da vejen skal kunne anvendes til landbrugskørsel – mange landmænd er helt afhængige af vejen til landbrugskørsel mellem forskellige gårde og marker. Det betyder, at de steder, hvor der kun er 1 spor i kørselsretningen, vil man ikke kunne overhale landbrugskøretøjer, idet man ikke må køre over i vognbanerne for modsatrettet trafik – og altså vil man risikere at skulle køre 2-2½ km, inden man atter kan overhale. På den eksisterende vej vil man kunne afhjælpe ”problemet” med landbrugstrafik ved at etablere vigelommer, hvor landbrugstrafik med mellemrum kan trække ind til siden og dermed afvikle ”halerne af biler”.

En netop afsluttet forsøg, som Vejdirektoratet har afsluttet, viser i øvrigt, at i myldretid afvikles trafikken bedre på et spor end på to spor. Offentliggjort i Sjællandske Nyheder 29/1 2024.

- Vi er ikke sikre på, at en 2+1 vej bliver mere sikker end nuværende vej. Når man kommer fra Esbjerg-motorvejen ind på rute 11, er man fartblind. Når man har sat farten ned til 80 km/t, føler man, at hastigheden er langt mindre, end den er. Hvis vejen udvides, vil man mentalt føle, at man stadig kører på en motorvej. Sandsynligvis vil en stor procentdel af bilisterne derfor køre væsentlig hurtigere end 90 km/t (som er den påtænkte hastighedsbegrænsning). Jo højere fart, des mere alvorlige ulykker. Dertil kommer forvirringen med sammenfletning og op- og nedbremsninger ved forskellige tilladte hastigheder.

Et eksempel på en farlig 2+1 vej er forlængelsen af Hillerød motorvejen. Ligesom ved lovforslagets 2+1 vej har denne vej heller ikke autoværn som adskillelse af køreretningerne.

- Lokalt kan vi bevidne, at trafikken til daglig afvikles fint på nuværende vej uden problemer. Der er fint flow. I sommertiden på nogle lørdage kan der opstå kødannelser. Disse kødannelser sker hovedsageligt i endepunkterne (rundkørslen ved Kors Kroen og ved Esbjergkrydset). Disse køer har været aftagende i de sidste to år, bl.a. fordi der er opsat nøglebokse ved sommerhusene nord for Varde. Under alle omstændigheder er de største og fleste kødannelser igennem Varde by og nord for Varde – altså en strækning, som ligger udenfor projektet.

Der kan opstå kødannelse efter traktorer ved tættere trafik, hvis det ikke er muligt at overhale. Ved etablering af vigelommer med intervaller vil man kunne eliminere dette problem.

- Samlet set mener vi, at der ikke er nogen berettigelse for opgradering af vejen til 2+1 vej. Det vil have alt for store konsekvenser for både natur- og kulturlandskab og lokalbefolkningen, uden at opgraderingen får de påtænkte effekter, og vi mener at trafikken afvikles fint, som vejen er. Vi mener, at bevillingen fra Folketinget på ca. 500 mill. kr til opgraderingen udelukkende er kommet igennem, fordi Varde Kommune i mange år har ført lobbyvirksomhed for opgraderingen, ikke fordi der er et reelt behov. Det er også, hvad de samfundsøkonomiske beregninger viser.



Da opgraderingen af vejen ikke er samfundsøkonomisk rentabel, og det er tvivlsomt, om opgraderingen af vejen vil føre til større fremkommelighed og sikkerhed – eller højest i begrænset omfang - kan man stille spørgsmål til, hvordan et sådant projekt skulle være for almenvellet? Ekspropriation kan efter grundloven finde sted, når almenvellet kræver det. Alene totalekspropriationerne i projektet kræver, at 10-15 familier sendes fra hus og hjem, heraf flere stærkt mod deres vilje, men hvordan vil man forklare, at dette projekt er for almenvellet? At Varde Kommune i mange år har ført lobbyvirksomhed, og nogle virksomheder i Varde Kommune ønsker en vejudvidelse, er ikke almenvellet!

Vi lever i en tid, hvor miljø, klima og demokrati siges at være i højsædet. Dette lovudkast viser, at mange politikere i Folketinget i praksis er fjern fra disse intentioner. En gennemførelse af dette lovforslag vil være til stor skade for miljøet, til skade for klimaet, og hele processen bærer præg af grov tilsidesættelse af almindelige demokratiske spilleregler under høringsprocesserne.

Med venlig hilsen

Borgere imod opgradering af Rute 11 Kors kro-Varde  
Lifstrup Hovedvej 21  
6715 Esbjerg N

Tlf 25135806

E-mail [bior11@outlook.dk](mailto:bior11@outlook.dk)

Transportministeriet  
Att.: Catherine Christiansen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Den 19. august 2024

## Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om udbygning af Rute 11 mellem Korsbro og Varde

Dansk Erhverv har modtaget høringen 1. juli 2024.

Lovforslaget er en anlægslov, der har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af en udbygning af Rute 11 mellem Varde og Esbjergmotorvejen (Korsbro).

Med *Infrastrukturplan 2035* blev der afsat midler til projektet, herunder en miljøkonsekvensvurdering. Forligspartierne har den 14. marts 2024<sup>1</sup> besluttet, at Rute 11 skal udbygges i den fulde udbygning.

Det vil sige, at projektet omfatter en ombygning af kryds og rundkørsler, udbygning af vejen på dele af strækningen til 2-sporet vej, udbygning til 2+1 vej på andre dele af strækningen og en dobbeltrettet cykelsti. Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 510,7 mio. kr. Det fremgår, at projektet vil kunne gennemføres på ca. fem år fra anlægslovens vedtagelse.

Anlægsprojektet vil forbedre trafiksikkerheden og medføre mindre trængsel til gavn for fremkommelighed for lokale borgere, erhvervslivet og turismen. Dansk Erhverv finder det positivt, at der anlægges cykelsti på strækning, da fremme af cyklisme er vigtig.

Dansk Erhverv kan støtte udkastet til lovforslag.

### **Vindmølletransporter**

Tilslutningsanlægget ved rundkørslen ved Esbjerg benyttes jævnligt af særtransporter, hovedsageligt vindmølletransport, der kører ad Rute 30 Tingvejen og motorvejen mod Esbjerg. Dansk Erhverv noterer sig, at det fremgår af projektet, at udbygningen bliver udformet, så der er plads til disse store køretøjer med fx vindmøller. 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 dobbelttrailere.

---

<sup>1</sup> <https://www.trm.dk/nyheder/2024/rute-11-skal-udvides-mellem-varde-og-korsbro>

*Kort over fuld udbygning af rute 11*



Med venlig hilsen

*Kristian Pindbo*

**Kristian Baasch Pindbo**

Fagchef for tung transport



Til Transportministeriet

Sendt per mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

Aalborg den 20/8-2024

## Høringssvar

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

Dette høringssvar er indsendt af Borgerbevægelsen.Dk for en demokratisk motorvejsproces (Borgerbevægelsen.DK), CVR 40925147. Borgerbevægelsen.DK er en landsdækkende forening, der i samarbejde med andre foreninger knyttet til lokale motorvejsstrækninger, forsøger at forbedre den danske lovgivning og den demokratiske proces i forbindelse med planlægning af motorvejsprojekter.

Det er foreningens opfattelse, at den nugældende proces i Danmark udgør en krænkelse af almindelige retssikkerhedsgarantier i et demokrati, idet det ikke er muligt for borgerne at opnå indflydelse. Processen er tillige til hinder for, at der træffes miljømæssigt og trafikmæssigt fornuftige beslutninger.

Kritikken gælder også den gennemførte "VVM-proces" vedr. udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

#### 1. Trafikforlig 2021 afskærer borgernes indflydelse

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 før forinden 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.

## **2. Trafikordførerne intervenserer utidigt i Vejlovens forudsatte miljøproces**

Der er taget politisk stilling til projektet allerede den 14. marts 2024, hvor det blev offentliggjort, at forligets parter havde besluttet at Rute 11 skulle anlægges i den fulde udbygning. Projektet indeholder i henhold til den beslutning en ombygning af kryds og rundkørsler, udbygning af vejen på dele af strækningen til 2-sporet vej, udbygning til 2+1 vej på andre dele af strækningen og en dobbeltrettet cykelsti langs rute 11. Beslutningen er begrundet med, at *"der vil være flest gevinster ved denne løsning, eksempelvis bedre fremkommelighed og sikkerhed langs strækningen."*

Det fremgår af pressemeddelelsen at de politiske beslutningstagere er trafikordførerne bestående af Thomas Jensen (Socialdemokratiet), Peter Juel-Jensen (Venstre), Peter Have (Moderaterne), Sofie Lippert (Socialistisk Folkeparti), Jens Meilvang (Liberal Alliance), Niels Flemming Hansen (Det Konservative Folkeparti), Stinus Lindgreen (Radikale Venstre), Nick Zimmermann (Dansk Folkeparti) og Transportminister Thomas Danielsen (Venstre)

### **2.1. Trafikordførernes mangler viden om VD's høringsnotat**

Beslutning er truffet inden Vejdirektoratets høringsnotat er udarbejdet. Det er forudsat i vejlovens kapitel 2a, 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.

Vejdirektoratets høringsnotat udarbejdes først maj 2024. Høringssvar indleveres hovedsagelig, af borgere der er særligt berørt, og som oftest for at påpege ulemper, der ønskes politisk stillingtagen til. Høringen er en retssikkerhedsgaranti. Det fremgår, at der er indleveret 80 høringssvar, som Transportordførerne ikke har forholdt sig til.

Det er derfor 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.

Konkret kan konstateres, at Trafikordførerne ignorerer borgernes ønsker og forslag til alternative vejforløb, der er mindre indgribende eller bedre beliggende. Det fremgår af høringsnotatet (s.4), at *"Undersøgelse af alternative vejforløb har således ikke har været en del af den opgave, som Vejdirektoratet har udført."* Følgelig besvarer vejdirektoratet de mange høringssvar om omfattende ekspropriationer med generelle vendinger om ekspropriationsprocessen (s. 5). Vejdirektoratet forholder sig ikke til, om det kan undgås at ekspropriere alle de ejendomme, der er

afbilledet i notatet (s.14), eller om der er mindre indgribende løsninger, der bevarer mere landskab og flere ejendommen, fordi den vurdering er afskåret af den politiske forligsvedtagelse.

De mange høringssvar, der refereres af vejdirektoratet i høringsnotatet, som værende kritisk om den fulde udbygningsløsning (s.6-7), har ordførerne heller ikke forholdt sig til. Den fulde udbygning er, som anført, allerede er vedtaget politisk den 14. marts 2024 – en måned inden høringsnotat forelå.

Ordførerne har tilmed ikke afventet Miljøstyrelsens høringssvar. Det fremgår eksempelvis, at Miljøstyrelsen anbefaler 0-løsningen, idet denne medfører færrest forandringer, herunder mindst fjernelse af beplantning (s. 13). Høringssvaret angår dertil mangler vedr. vurderingerne knyttet til vand og Bilag IV-arter, men heller ikke det er indgået i den politiske beslutning.

Forligsbeslutningen og ordførernes beslutning er tillige truffet uden kendskab til høringsnotatet to nye ekstra-bilag vedr.

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

Disse nye bilag har heller ikke indgået i høringen. Hverken borgere eller Miljøstyrelsen, der er berørt myndighed i henhold til VVM-direktivet, har haft mulighed for at kommentere disse nytligåede miljøoplysninger. Trafikordførerne har heller ikke kendskab hertil.

### **2.3. Trafikordførerne mangler viden om vurderingerne efter vandrammedirektivet**

Forligsbeslutningen om vejens anlæggelse og Trafikordførernes beslutning og valg af det fuldt udbyggede forløb er dertil truffet inden ordførerne har opnået viden om Miljøstyrelsen, der er den relevante berørte miljømyndighed, høringssvar.

I Høringssvaret fra Miljøstyrelsens enhed for Hav- og Vandmiljø påpeges så mange mangler i vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapport 2023 vurderinger af direkte og indirekte berørte, målsatte vandløb, hvor anlægsarbejdet pågår, og for de nedstrøms liggende målsatte vandløb. Det drejer sig om de vurderinger, der skal foretages efter vandrammedirektivet og de danske vandplaner. Bemærkningerne angår navnlig kapitlerne i miljøkonsekvensrapportens kapitler "overfladevand" og "grundvand".

- Rambøll har efter trafikordførernes beslutning udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensrapport-2023 med uddybende information og konkretisering, samt nye beregninger og vurderinger af udbygningsprojektets påvirkning af målsatte vandforekomster. Tillægget er på 74 sider, hvor Rambøll har kommenteret Miljøstyrelsens høringssvar, og i visse tilfælde suppleret kommentarerne med uddybende information og konkretisering.

Tillægget indeholder nye informationer og beregninger, som ikke er indeholdt i eksisterende miljøkonsekvensrapport, hvorfor tillægget er sendt i offentlig høring til og med 26. august 2024 i henhold til vejlovens § 17 h stk. 7.

Vejdirektoratets tillæg, der udarbejdes i den henseende er ikke tilgået de politiske beslutningstagere, der har vedtaget såvel anlæggelsen som den fulde udbygning inden miljøkonsekvenserne for så vidt angår vand er afdækket. Transportordførerne har med andre ord ingen viden om hvilke konsekvenser den beslutning, de traf den 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035 og den 14. marts 2024 om den fulde udbygning.

#### **2.4. Trafikordførerne mangler viden om høringssvar til MKV-tillæg 2024**

Tillægget vedr. vand indeholder nye informationer og beregninger, som ikke er indeholdt i eksisterende miljøkonsekvensrapport, hvorfor tillægget er sendt i offentlig høring til og med 26. august 2024 i henhold til vejlovens § 17 h stk. 7.

Høringen om Miljøkonsekvensrapporten efter vejlovens kapitel 2a, er på nuværende tidspunkt hvor forslag til anlægslov er sendt i høring, end ikke afsluttet.

#### **2.5. Transportministerens forcering af processen er lovstridig**

Transportordførernes vedtagelser de traf den 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035 og den 14. marts 2024 om den fulde udbygning, er følgelig vedtaget lang tid før projektets miljøkonsekvenser er afklarede og inden borgerne har haft de fulde muligheder for at indgå i den tekniske høringsproces i henhold til vejlovens kapitel 2a.

Transportminister Thomas Danielsens forcering af den demokratiske proces er lovstridig. Vejdirektoratet skal afslutte sin proces i henhold til vejlovens kapitel 2a, forinden processen vedr. anlægslovens vedtagelse kan igangsættes. Miljøkonsekvenserne er ukendte – helt konkret i forhold til vand – på det tidspunkt høringen vedr. anlægsloven igangsættes.

Det er på baggrund heraf er det Borgerbevægelsen.DK's opfattelse, at Transportministeriets procedure ikke sikre fornøden iagttagelse af EU's SMV-direktiv, VVM-direktiv, og ikke sikrer overholdelse af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet.

#### **2.6. Folketinget skal påse Transportministeren og transportordførerne overholde EU-retten**

Det er Folketinget, der er den beslutningstagende myndighed i henhold til EU-direktiverne.

Det er derfor Folketingets ansvar, at processen frem mod vedtagelse af en anlægslov overholder kravene i direktiverne. Overholdes proceskrav og materielle krav ikke vil anlægsloven kunne tilsidesættes af domstolene.

Borgerbevægelsen.DK gør derfor venligst opmærksom på, at Transportministerens igangværende høringen vedr. Rute 11 er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan medføre, at anlægslovens vedtagelse er ugyldig.

### 3. Kommentarer til anlægslovens konkrete bestemmelser

- Kommentar Note 1:** Note 1 er forkert. Lovforslaget gennemfører *ikke* EU-direktiver. Der gives en tilladelse, og i den forbindelse er direktiverne (eller det burde de være) iagttaget, direkte. I øvrigt nævnes kun to EU-direktiver, habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, der nævnes. Hvad med de øvrige direktiver, herunder vandrammedirektivet, som helt åbenlyst er relevant, jf. Miljøstyrelsens høringssvar?
- Kommentar § 1, stk. 1** Bestemmelsen er alt for upræcis til at give et retvisende billede af projektets særkender.
- Kommentar § 1, stk. 2** Det medsendte kortbilag er utilstrækkeligt. Hverken borgere eller beslutningstagere kan ikke se om vejen omfatter deres ejendom eller ej. Projektets placering, højde og konstruktion er upræcist angivet. Kortbilaget udgør endnu en blanco-check til Transportministeren.
- Kommentar § 2** Alt for upræcis til at opfylde kravene til en tilladelse. Bestemmelsen skal ændres, så den som minimum svarer til en almindelige VVM-tilladelse. Navnlig i lyset af Udkast til bemærkninger til loven heller ikke bidrager til at definere de nødvendige dispositioner, og udskyder en mængde beslutninger til senere i detailprojekteringsfasen. Bemyndigelsen er for omfattende og uklar.
- Kommentar § 3 og § 4** For upræcis. Hvilke udførte vurderinger? Er det både dem, der er anført i MKV-2023, bilagene i høringsnotatet og Tillægget til MKV-2023 Hvilke afværgeforanstaltninger er det egentlig, der skal gennemføres?
- Bestemmelsen skal opfylde samme betingelser som en normal VVM-tilladelse. Blanco check til Transportministeren og vejdirektoratet er ikke en præcis tilladelse. Alt for mange undersøgelser og vurderinger er udskudt til senere.
- Kommentar § 5 og § 6** 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



- Kommentar § 5, stk. 3,** Stk. 3 fastslår herefter at transportministeren skal "varetagelse hensynene" bag de ophævende bestemmelser i stk. 1 og 2. Igen ophæves funktionsadskillelsen og ikke nok med det legalitetsprincippet sættes ud af kraft. Vi må fastholde legalitetsprincippet og magtens tredeling som fundamentet for vores demokrati, også for Transportministeren.
- Kommentar § 6** Transportministerens Call-in beføjelse er alt for omfattende.
- Den ophæver funktionsadskillelsen i den statslige administration.
- 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.
- Kommentar § 6, stk. 1-5** Borgerbevægelsen erindrer om Århus Konventionen. Såfremt borgernes normale administrative klageadgang (rekurs) afskæres, mangler en præcision af, at afgørelserne forsat kan indbringes for domstolene.
- Kommentar § 6, stk. 4** 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? Skal det gøres muligt at varetage usaglige hensyn? Udøve magtfordrejning? Eller på anden måde tilsidesætter de forvaltningsretlige grundsætninger?
- Kommentar § 10** Folketinget bedes være opmærksom på, at Rute 11 forværrer 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 gøder 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 misinformerer 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 lovhjemmel 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 borgernes økonomiske risiko, når der lokalplanlægges i tillid til Vejdirektoratets støjvurderinger og kort.

- Kommentar § 10, stk. 1** Bestemmelsen om facadeisolering er for upræcis. Hvornår er man "særlig 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.
- Kommentar § 10, stk. 2** 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 ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
- Kommentar § 10 stk. 4** Ordningen om facadeisolering bør ikke kun gælde 60 måneder, men indtil motorvejens fulde kapacitet er nået.
- I modsat fald har lovforslaget uoplyst ekspropriativt virkning og kan indebære en tilsidesættelse af den naboretlige tålegrænse.
- Kommentar § 11, stk. 1** Bestemmelsen opfylder ikke Aarhus Konventionen eller VVM-direktivet.
- Der mangler en angivelse af, hvem der er søgsmålsberettigede, herunder at landsdækkende organisationer med miljømæssigt formål og mere end 100 betalende medlemmer har søgsmålskompetence.
- Kommentar § 11, Stk. 2** Bestemmelsen opfylder ikke kravene i Aarhus 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 Aarhus Konventionen og de tilsvarende regler i VVM-direktivet.

#### **4. Afsluttende anmodning til Folketinget**

Lovforslaget vedr. rute 11 er i sin nuværende udformning en blanco-check til Transportministeren og Vejdirektoratet – hvor ingen – hverken Folketinget eller domstolene – kan efterprøve, hvad der egentlig er givet tilladelse til.

Det kan Folketinget ikke, når det accepteres at Transportministeren forcerer processen, og ignorerer Folketingets proces for Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger, som vedtaget i vejlovens kapitel 2a.

Domstolene skal derudover kunne læse lovforslagets §-tekst og dets bemærkninger, og herefter skal det stå knivskarp: Hvad er det præcist der er særkende ved dette projekt, og hvordan skal det udføres?

Det er det, der er formålet med en VVM-tilladelse, hvad end den gives ved en anlægslov eller ej. Projektets særkender fortøner sig i en dunkel proces og en række løsrevne miljøvurderinger, der end ikke gengives korrekt i anlægslovens bemærkninger. Anlægsloven er dermed i strid med VVM-direktivets mindste krav til en VVM-tilladelse.

Folketinget skal tillige kunne føre tilsyn med at realiseres af projektet. Det kan Folketinget ikke, når projekt kan modelleres løbende efter transportministeriet og vejdirektoratet for godt befindende. Også det er EU-stridigt.

Det er på tide, at det sikres, at vejdirektoratet – såvel som Miljøministeriet, som berørt myndighed – kan udføre sit faglige arbejde uden Transportordførernes utidige indblanding. Folketinget bedes påtager sig sit ansvar som myndighed og ikke lader borgerne langs rute 11 helt i stikken.

Borgerbevægelsen.DK indstiller dermed at forslag til Lov om udbygning af Rute 11 mellem Korsbro og Varde ikke fremmes, at forligspartierne udtræder af trafikforlig 2021 og at transportordførerne træder tilbage fra sin beslutning den 14. marts 2024 om linjeføringens udformning. Processen må gå om og retænkes, så beslutninger om almenvellets bedste træffes på en måde der tilgodeser almenvellet i overensstemmelse med almindelige demokratiske traditioner og EU-rettens forskrifter.



**BORGERBEVÆGELSEN.DK**

For en demokratisk motorvejsproces

Derudover er borgernes og miljøorganisationernes adgang til prøvelse af miljøspørgsmål i henhold til Aarhus Konventionens artikel 9 ikke implementeret i Vejloven i det omfang, som forudsættes. Den er ikke en eneste adgang til prøvelse i hele den årelange proces, der foregår uden egentlige retsakter, før anlægsloven vedtages.

Med venlig hilsen



Louise Faber

**Borgerbevægelsen.dk, Formand**  
**Advokat, ph.d.**

## Høringssvar til lovforslag om udbygning af Rute 11 Korsbro-Varde

Som beboere og brugere af Rute 11 vil vi hermed påpege for politikere og beslutningstagere, at projektet ikke står mål med de offentlige udgifter og omkostningerne for os berørte borgere langs vejen:

- Der har ikke på noget tidspunkt været en dialog, politisk debat, med os beboere 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 Borgmester.
- Borgere skal have mulighed for at deltage aktiv i den politiske debat og ikke kun blive inviteret til show borgermøder fra VD.
- Projektet er allerede sat i udbud, inden anlægsloven er vedtaget!!
- 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 i udgangspunktet slet ikke fjernes.
- At 10-15 huse skal total eksproprieres (Familier tvangs fjernes fra deres hjem). Nogle erhverv må lukke og andre får dårligere vilkår for adgang til vejen.
- At vedligehold af de nye private adgangsveje, ingen af de berørte beboere har bedt om, skal betales af beboerne selv.
- Derudover er Ny Lifstrup udpeget som et bevaringsværdigt kulturmiljø, hvilket nu bliver ødelagt, ejendommene bliver nær værdiløse/usælgelige og ender som faldefærdig rønner. Respekter fredet natur og kulturmiljø ved at bevar det og ikke bare udskrive et stykke erstatningsnatur.
- Det er en drøm for Borgmesteren i Varde og byrådet, men konsekvenserne betaler borgene langs Hovedvej 11, som primært er borgere i Esbjerg Kommune. Varde Borgmesteren har i årevis kørt Lobbyvirksomhed, GoVarde, for at få gennemtrumfet projektet.
- Ved ombygning 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.
- Behovet for en trespolet vej er dybt tvivlsomt.  
(<https://www.tv2kosmopol.dk/hilleroed/vejdirektoratet-med-overraskende-konklusion-efter-forsoeg>) Risikoen for voldsomme trafikulykker øges markant.  
<https://www.dr.dk/nyheder/indland/flere-doedsulykker-paa-vejstraekning-hvor-tre-personer-loerdag-mistede-livet>
- 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 netto nutidsværdi, 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

- Det ville være en fordel at føre den nord/syd gående trafik til Vestkystvejen i stedet for, hvis udbygning blev planlagt allerede i 2008, men det er jo så problemet med samarbejde mellem stats/amts og kommunevej. Vi ser gerne vores skatte/vejpenge bliver brugt med fornuft og omtanke. Hvis pengene ikke kom fra staten og kommunerne selv skulle betale for dette projekt, ville vejudvidelsen aldrig ske.
- Tages klimaet i betragtning, giver det ikke mening at forsegle ca. 47 m X 10 KM mere jord med asfalt, som i vintertid også skal ryddes og saltes, endnu en udgift. Vores dyrerige natur får det svært. Især de mange kronhorte, rådyr osv. krydser ofte vejen, som ved udvidelsen bliver op til 47/67 meter bred, hvilket vil øge risikoen for påkørsler af dyr som netop krydser der hvor vejen bliver bredest.
- Og når vi er ved dyrene, så får det også betydning for husdyrene langs hovedvejen, da levering af råvarer, foder, hø og halm bliver besværliggjort eller umuliggjort 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.
- Denne besværliggørelse af adgangen for mange beboer langs hovedvejen har også betydning for ambulancekørslen, hvilket kan have konsekvenser for menneskeliv, hvor vi ved at få minutter har betydning.
- Etablering af enkelte vigelommer på strækningen vil hjælpe med at kunne overhale landbrugsmaskiner.

Vi har boet 30 år ved denne vej og kører på den hver dag. Flowet på vejen er blevet bedre med årene. Vi oplever ingen problemer. Heller ikke "tyskerkøen", som hører fortiden til. Efter feriehusudlejerne har indført skiftedag over 3 dage og nøglebokse, er trafikken mere fordelt, hvilket giver et jævnt flow og flow i trafikken giver jævnt støj, som ikke har så voldsom påvirkning af helbredet.

Vi er voldsomt utilfreds over Transportministeriets igangsættelse af høring af udkast til anlægslov om udbygning af Rute 11 Korskrø-Varde uden at borgere med individuel retlig interesse overhovedet er blevet orienterede om høringen.

Herudover vil vi også klage over, at der er konstateret en række faktuelle fejl i udkastet og gennemgangen af udkastet i høringsmaterialet. Det skaber mistillid til udkastet, idet materialet bærer præg af, at tekst er kopieret fra andre projekter. Eksempelvis omtales den opgraderede vej flere steder som "motorvejen", selvom vejen ikke engang bliver en motortrafikvej efter udvidelsen, men stadig kun en hovedlandevej. De samlede anlægsudgifter anslås til 510,7 mio kr det ene sted (det rigtige), et andet sted i materialet står der 1.724,3 mio kr. Det ene sted står der, at der ikke vil blive etableret støjafskærmning, og ved opsummeringen står der, at den planlagte støjafskærmning vil reducere antallet af støjbelastede boliger. Et sted står der, at udkast til lovforslag har været i høring 15.- december 2023 til 15.- januar 2024 - men det er den høring, som forgår nu.

Tiden er løbet fra det store asfaltforlig 2021. Naturen skal have større prioritet end vækst og tidsgevinst. Vi ønsker ikke flere tåbelige vejprojekter, som ikke bidrager til den grønne omstilling, som ikke har samfundsgevinde, men kun medfører alvorlige konsekvenser for borgere, natur og miljø. Projekterne tilfredsstiller udelukkende partifæller og borgmestre under dække af erhverv og turisme (vækst)

**10km vanvid, nej tak!**

Beboere Lisbeth og Helmut (vi er ikke NIMBY'S)

21. AUGUST 2024  
GREEN POWER DENMARK  
LANGEBROGADE 3H  
1411 KØBENHAVN K

Transportministeriet  
Att.: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

DOK. ANSVARLIG: MEH  
SEKRETÆR:  
SAGSNR.: S2021-1549  
DOKNR: D2024-2965120-08-2024

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

Green Power Denmark har modtaget udkast til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde i høring. Green Power Denmark takker for høringen.

### Indledende bemærkninger

Elforsyningsområdet og elnettet er afgørende for den elektrificering, som vi som samfund står overfor, som led i den grønne omstilling. Det vil i de kommende år betyde betragtelige investeringer i elnettet så det kan tilpasses en omlægning af såvel energiproduktion og kundegrupper som en øget efterspørgsel efter el. Der ligger derfor allerede en stor omstillingsopgave for elnetselskaberne, og der er samlet set tale om store værdier. Det er helt afgørende for elektrificeringen, at der er en hurtig udbygning af elnettet.

### Lovforslagets bestemmelser om ledninger.

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 ledningsarbejde 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 tydelighed hvornår og på hvilken måde, der er tale om en fravigelse fra disse. Det skaber uklarhed. Der 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

Øresundsmotorvejen, 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.

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.

### Anvendelse af gæsteprincippet i anlægslovforslag.

Green Power Denmark har tidligere forholdt sig kritisk til anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter. En ukritisk anvendelse af gæsteprincippet kan betyde, at regningen for en ledningsomlægning i sidste ende lander hos nogle borgere og virksomheder mens andre ikke rammes. Det må forventes, at også dette lovforslag vil medføre betydelige omkostninger for ledningsejere, og at forsyningerne må foretage store omlægninger.

Når ledninger skal flyttes på grund af anlægsprojekter, vil det medføre at der dels skal gennemføres dels en ledningsflytning til etablering af det specifikke anlægsprojekt dels en ledningsplaceringsproces, når ledningerne skal genplaceres.

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 anlægsflytning. 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 et 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.

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.

### Forenklet proces for genplacering af ledninger

Givet at ledningerne skal flyttes, er det Green Power Denmarks opfattelse, at der kan opnås en forenklet proces, hvis der sikres hjemmel til at det altid er anlægsmyndighedens forpligtelse, i samarbejde med ledningsejer, at finde genplacering til de ledninger, der skal flyttes på grund af et anlægsprojekt.

En forenklet proces vil have betydning for hastigheden for genetablering af elnettet i anlægsprojekter, som kan have betydning for hastigheden i den øvrige udbygning af elnettet og for forsyningssikkerheden. Samtidig vil en forenklet proces alt andet lige også være en betydelig fordel for lodsejer og i sidste ende anlægsmyndigheden.

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 disse ledninger ved én og samme proces. Dermed kan der opnås klarhed om alle nødvendige arealer, hvormed ledningsejere hurtigere kan finde genplacering.

Green Power Denmark står til rådighed for evt. spørgsmål om ovenstående.

Med venlig hilsen



Mette Louise Horneman  
Chefkonsulent, cand. jur.

Green Power Denmark



**Varde  
Kommune**

**Transportministeriet**

Ministry of Transport  
Vej- og Brokontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

**Byrådet**

Bytoften 2, 6800 Varde

21. august 2024

**Vedr. Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af Rute 11  
mellem Kors kro og Varde**

Hermed fremsendes Varde Kommunes høringssvar på Transportministeriets  
høring af forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde.

**Mads Sørensen**

Direkte tlf.: 79946800

**Journalnr.:** 8811166

**Sagsnr.:** GEO-2023-12013

Jakob Knud Bro Lorenzen

Med venlig hilsen

**Mads Sørensen**

Borgmester

**E** masp@varde.dk

**Postadresse:**

Varde Kommune  
Bytoften 2, 6800 Varde

## Høringssvar vedr. lovforslag om udbygning af Rute 11 fra Korsbro til Varde

### Indledning

Transportministeriet har udsendt forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korsbro og Varde. Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af et vejanlæg, herunder for ekspropriation, der kan forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden på Rute 11 og trafikafviklingen i endepunkterne i Varde og Esbjergmotorvejen (Korsbro).

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

Varde Kommune har følgende bemærkninger til forslaget om lov om udbygning af Rute 11:

- Kommunen støtter op om beslutningen om den fulde løsning med opgradering til 2+1 vej med 90 km/t på størstedelen af strækningen.
- Den valgte løsning for cykeltrafik i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej tilgodeser ikke i tilstrækkelig grad stitrafik mellem Varde by og de mange rekreative funktioner i Søndre Plantage – der ønskes indarbejdet en stitunnel.
- Det er uklart, hvilke ejendomme på Ribevej der berøres og i hvilket omfang.

### Den valgte løsning

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 trafikikkerhedsmæssige effekt, da omfanget af hasarderede overhalinger forventes reduceret væsentligt, ligesom den omfattende adgangssanering vurderes at mindske risikoen for ulykker med svingende trafik.

### Cykeltrafik i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej

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 trafikikkerhed og fremkommelighed på Rute 11.

Vejdirektoratet har i deres Høringsnotat 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 nordlige 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.

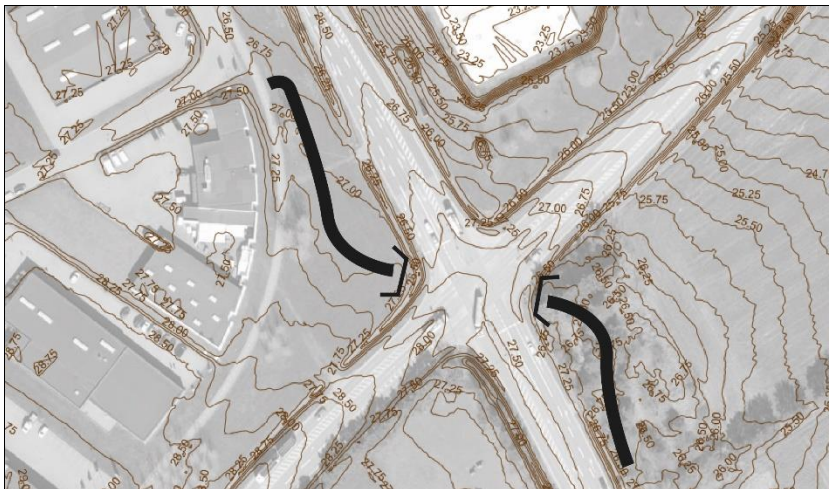
Udover ventearealet, finder Varde Kommune ikke i bilag 1 beskrevet en trafiksikker løsning på hvorledes der tilsluttes den eksisterende dobbeltrettede sti, vest for Ribevej. Der forefindes et større rekreativt område, Sønder Plantage, sydøst for Varde by, som man kun kan tilgå ved at anvende Rute 11 eller Roustvej i bil eller på cykel/knallert. I det tidligere fremsendte høringssvar 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 udvidelse 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 høringssvar fra d. 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 dette ikke er undersøgt nærmere.

Varde Kommune mener fortsat, at der både af trafikafviklings- og trafiksikkerhedsmæssige hensyn bør etableres en stitunnel i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej. Stitunnelen og dennes ramper kan etableres som vist på nedenstående skitse. Vi har tidligere i høringen påpeget vigtigheden af en god cykelforbindelse mellem Varde og Søndre Plantage, og det undrer os derfor fortsat, at denne løsning ikke er blevet tilgodeset, eller i det mindste ikke er undersøgt nærmere.





Antallet af cyklister i krydset er betydeligt og stigende, og vi finder det bemærkelsesværdigt at Vejdirektoratet ikke i projektet, har tilgodeset trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklisterne i krydset ved Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej i tilstrækkelig grad.

Det undrer os, at sikkerheden for de svage trafikanter er prioriteret i projektet, både ved rundkørslen ved Kors kro og langs med strækningen på Rute 11, men ikke prioriteret i krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej.

Varde Kommune henstiller derfor fortsat til at der afsættes de nødvendige midler til at kunne etablere en tunnel i krydset, der tilgodeser trafiksikkerheden for de bløde trafikanter, og samtidig sikrer god fremkommelighed for cyklisterne og en robust trafikafvikling for den øvrige trafik i krydset.

### **Ekspropriation og berørte ejendomme.**

Det fremgår ikke af det fremsendte materiale, hvilke ejendomme, der er berørte af ekspropriation og Varde Kommune opfordrer derfor til, at der arbejdes på at mindske usikkerheden for de borgere, der vil være berørt af udbygningen af Rute 11.

Varde Kommune håber desuden, at de berørte grundejere vil blive inddraget så hurtigt som muligt i forbindelse med den videre planlægning og projektering af projektet og, at der vil blive taget de nødvendige hensyn for at mindske de gener, der måtte være.

Med venlig hilsen og på vegne af Varde Kommune

  
**Mads Sørensen, Borgmester Varde Kommune**

## Kommentarer til nærværende høringssvar om udvigelse af rute 11:

Nedenstående kommentarer er skrevet af Randi W. Olsen og Anders Krog. Gl Lifstrupvej 40

Omtalte høringssvar beskriver med meget stor tydelighed, saglighed og veldokumenteret evidens for både for nærværende projekt og andre lignende projekter , at beslutningen om at gennemfører omtalte vejudvigelse ikke sker i almenes vel, men derimod som et forsøg på en løsning for forretningslivet i Varde midtby. Et forretningsliv som er synet hen gennem flere år og ikke kan løses med at udvige rute 11, sådan som det foreligger på nuværende tidspunkt. Netop hele trafikafviklingen og den manglende realitetssans omkring dette bliver tydelig beskrevet i et indlæg fra Steen Mathiesen (konservativ lokalpolitiker) som netop påpeger at hastigheden på trafikafviklingen gennem Varde kun vil blive ændret såfremt der sker en udvigelse af hele den kommunale forlængelse af rute 11, hvilket Varde Kommunes politikere har tilkendegivet ikke komme til at ske i meget lang fremtid.

Ydermere burde der som en forsøgsordning udføres tidligere omtalt 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 berørte landmænd som en hindring, men set i lyset af den alternative løsning med at skulle køre store omveje, ville det nok være en løsning som kunne accepteres.

At hele vejudvigelsen kun sker på det stykke af rute 11 som er udlagt som statsvej, viser med stor tydelighed at så længe regningen kan sendes til Staten og sidste ende den almene skattebetaler, er det ikke noget problem, hvorimod når talen falder på lokalpolitisk økonomi, forbliver erhvervslivet i Varde Kommune tavse.

Samtidig må vi også være realistiske i forhold til at trafiktætheden er stigende på alle veje i samfundet, hvilket ikke løses med nogle få kilometer udvigelse af en statsvej, men kræver helt andre vidtgående ændringer.

---

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** torben runge jørgensen (torbenrunge1@hotmail.com)  
**Titel:** Indsigelse, Lifstrup Hovedvej 61.  
**Sendt:** 21-08-2024 20:12

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Vedr. Rute 11.

Først og fremmest, så bør I finde en der vil læse jeres lovgrundlag igennem. I selve lovteksten er projektet beskrevet/omtalt forkert flere steder. Copypaste fra andre projekter.

Udover alt vi har skrevet i vores høringssvar til Vejdirektoratet, så bliver jeg vred over at læse at I først og fremmest vil ødelægge et helt lokalsamfund. Afskære os fra lokalsamfundet. Give os enorme omveje både til vores marker, men også på arbejde og for vores børn i dagpleje og børnehave/skole. Dette er en beslutning I har taget. I aner ikke noget som helst om hvordan den daglige trafik er og ser jer blinde for vores forslag og det at vi forsøger at vise jer det korrekte billede af hvilke udfordringer strækningen bærer med sig.

Vi er MEGET imod, at I beskriver at vi som lodsejer selv skal dække omkostninger til nye drænedninger, vandledninger, elkabler eller lignende på tværs af eller i berørte områder for udvidelsen. Hvad bilder I jer ind? Hvordan kan det nogensinde blive en udgift vi skal dække? Nu har I jo på forhånd besluttet jer at spendere en halv milliard af statens penge, på et projekt der ikke ses profitabelt. Så må I også kunne hoste op med det, det vil koste at flytte hvad der må flyttes. JERES beslutning JERES omkostning.

Mvh Anne Katrine Jørgensen

Sendt fra min Galaxy

**ENERGINET**  
Myndighedsenheden

Energinet  
Tonne Kjærvej 65  
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44  
info@energinet.dk  
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:  
22. august 2024

Forfatter:  
SGL/SGL

## NOTAT

# HØRINGSSVAR - LOV OM UDBYGNING AF RUTE 11 MELLEM KORSKRO OG VARDE

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korsbro og Varde.

Energinet har gennemgået lovforslaget med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

## 1. Energinets bemærkninger

Energinet har gennem årene af Sikkerhedsstyrelsen fået afvist, at Energinet med hjemmel i El-sikkerhedsloven (Energinets særlovgivning) kan ekspropriere til omlægning af ledninger grundet andres projekter, når det initierende projekt hører under anden særlovgivning og er det projekt, der er i almenvellets interesse.

Energinet bemærker, at Energinet derfor ikke har hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. 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.

Energinet bemærker tillige, 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.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på [myndighed@energinet.dk](mailto:myndighed@energinet.dk)

Med venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen  
Energinet Myndighedsenheden





Esbjerg  
Kommune

**Teknik & Miljø**  
Park & Mobilitet

Transportministeriet  
Att. Catherine Christiansen  
Mail: [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Frodesgade 30, 6700 Esbjerg

Dato	21. august 2024
Sagsbehandler	Lone Marie Holm Kristensen
Sagsid	22/10151

## Bemærkninger til forslag til Lov om Udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde

Mange tak for udkast til forslag til lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde.

Esbjerg Kommune har følgende bemærkninger.

### Samkørselsplads ved Korskroen

I projektet er planlagt en samkørselsplads ved Korskroen med tilslutning til Lunde Hovedvej. Pladsen kobles på eksisterende stiforbindelse til Esbjerg. Vi 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.

### Vejklassificering

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

### Vandløb

Som vandløbsmyndighed har vi 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, som vi forstår anlægsloven.

Det bekymrer os, 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.

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

### **Natur**

*Forståelsen af §5 stk. 1 og stk. 3:*

Esbjerg Kommune 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, ½ år efter at projektet er udført, ved et tilsyn indenfor projektområdet konstaterer en skade på naturarealerne, som vi 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?

*Afsnit 3.1.4 Erstatningsnatur og afsnit 9.8.5 Afværgeforanstaltninger:*

I førstnævnte 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 erstatningsnatures placering er aftalt før den eksisterende natur fjernes.
- 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.

#### *I øvrigt*

Esbjerg Kommune gør opmærksom på, at bilag 1's indholdsfortegnelses afsnitsnummerering og sidetalsmarkering ikke passer på selve tekstens opdeling.

#### **Byggeri**

Anlægsprojektet vil generere, 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 nedrivningstilladelse efter BR18. Dette ses ikke at fraviges i forslaget.

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 vejenstrækningen.

Der gøres opmærksom på at fredet bygninger, skal have tilladelse fra kulturministeren til nedrivning.

Langs 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". Vi vil derfor gerne vide, hvordan man sikrer de særlige landsskabsværdier og evt. stiller vilkår, der skal bidrage til at sikre værdierne omkring fortidsminde og å.

Herudover kan vi se, at høringen ikke er sendt til Sydvestjyske Museer eller Slots- og Kulturstyrelsen, som vi mener også er høringsberettiget ud fra, at anlægsprojektet omfatter nedrivning af fredet bygning samt ændring af tilstanden indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjen.

Venlig hilsen

Lone Marie Holm Kristensen  
Teamkoordinator