



**BORGERBEVÆGELSEN.DK**

For en demokratisk motorvejsproces

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 Kors kro 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 Kors kro 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 infrastrukturmæssigt fornuftige beslutninger.

I forhold til lov om udbygning af Rute 11 mellem Kors kro 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



**BORGERBEVÆGELSEN.DK**

For en demokratisk motorvejsproces

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.



**BORGERBEVÆGELSEN.DK**

For en demokratisk motorvejsproces

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 høringsvar 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 "varetage 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 g ener udendørs, men kun indendørs.



Støjisoleringsordningen udstrækker sig over 36 måneder, det er en for kort periode, til at borgerne har oplevet de reelle støjkonsekvenser, da brugen af vejen da ikke har nået sin maksimale kapacitet.

Folketinget misinformeres dertil omkring motorvejens konsekvenser i forhold til støj. De af vejdirektoratets anvendte beregningsmetoder underdriver med fuldt overlæg de reelle støjkonsekvenser og sundhedsmæssige udfordringer.

Folketinget bedes sikre 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.





**BORGERBEVÆGELSEN.DK**

For en demokratisk motorvejsproces

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 Korskro 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 almenvællets bedste træffes på en måde der tilgodeser almenvællet 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.**