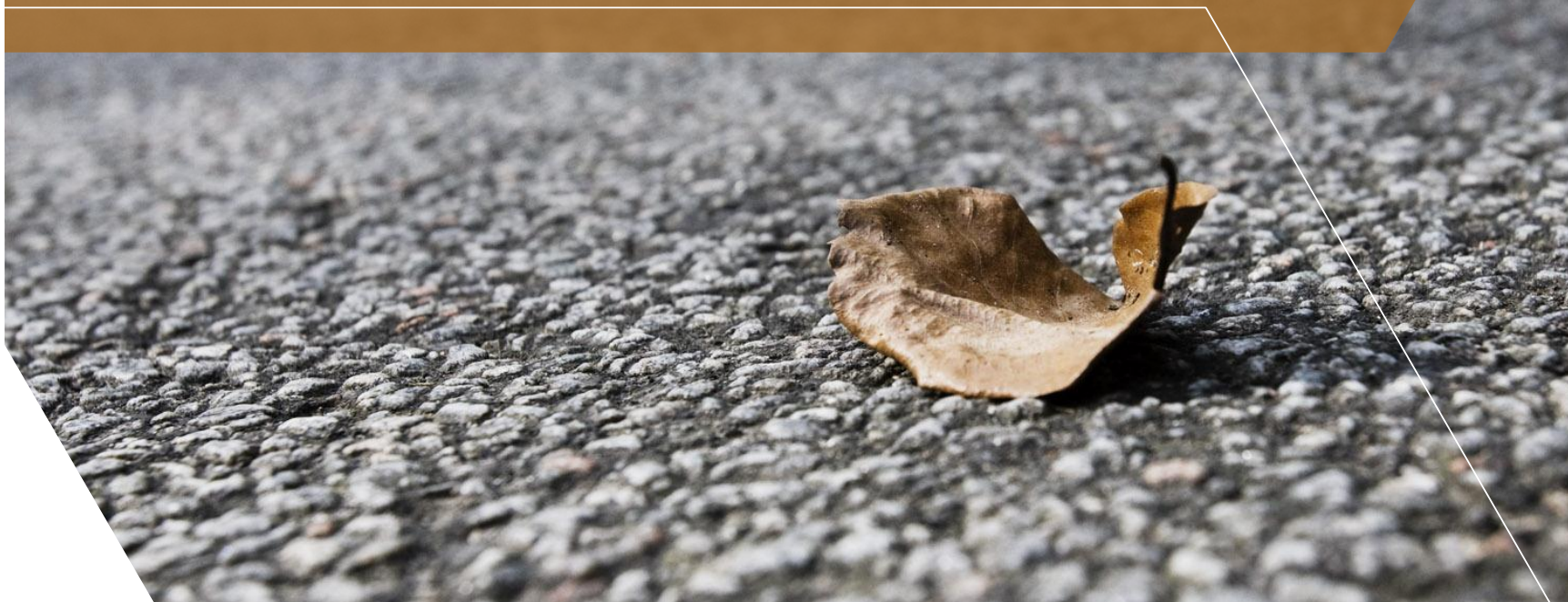


VEJDIREKTORATETS UDARBEJDELSE AF BESLUTNINGSGRUNDLAG

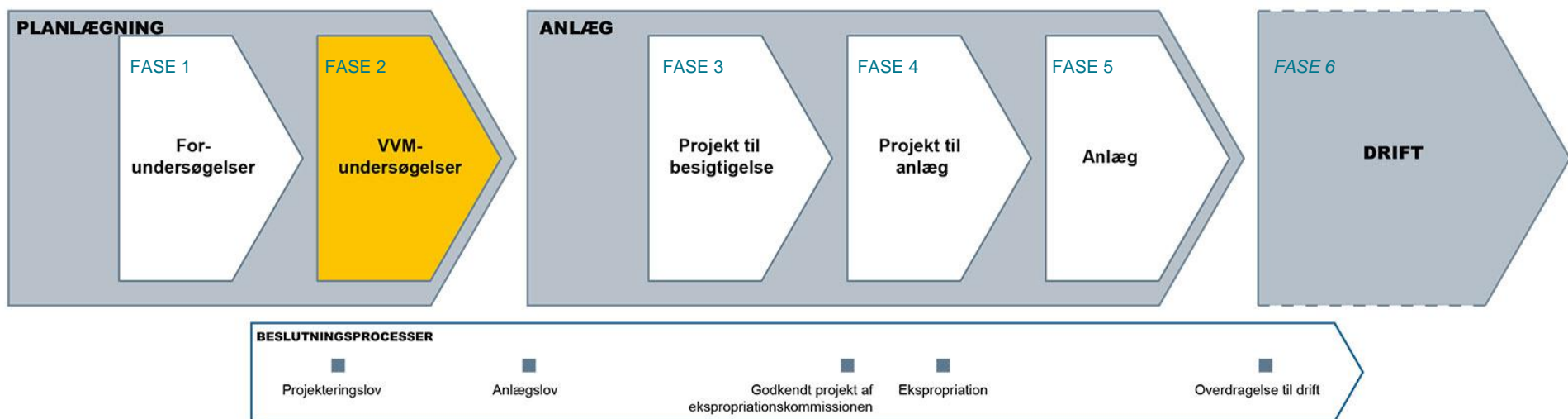
PRÆSENTATION AF TILRETTELÆGGELSE OG GENNEMFØRELSE AF BESLUTNINGSGRUNDLAG



FORSLAG TIL PROGRAM

- Tilrettelæggelse og gennemførelse af beslutningsgrundlag
 - VVM-processen
 - Lovgivning
 - Miljøhensyn i vejprojekter
 - Ejendomsforhold og ekspropriationer
 - Spørgsmål
-
- Rundvisning i Vejdirektoratets Trafikinformationscenter
 - Orientering om ny trafikstyrings- og informationscentral

ET PROJEKT FRA START TIL FÆRDIGGØRELSE



FORMÅL MED VVM-UNDERSØGELSER

- at forudsige og om muligt begrænse de miljømæssige konsekvenser af større tekniske anlæg, før beslutning om anlægsarbejdet træffes
- at inddrage offentligheden
- at tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere de miljømæssige konsekvenser af projektet og sammenligne alternativer

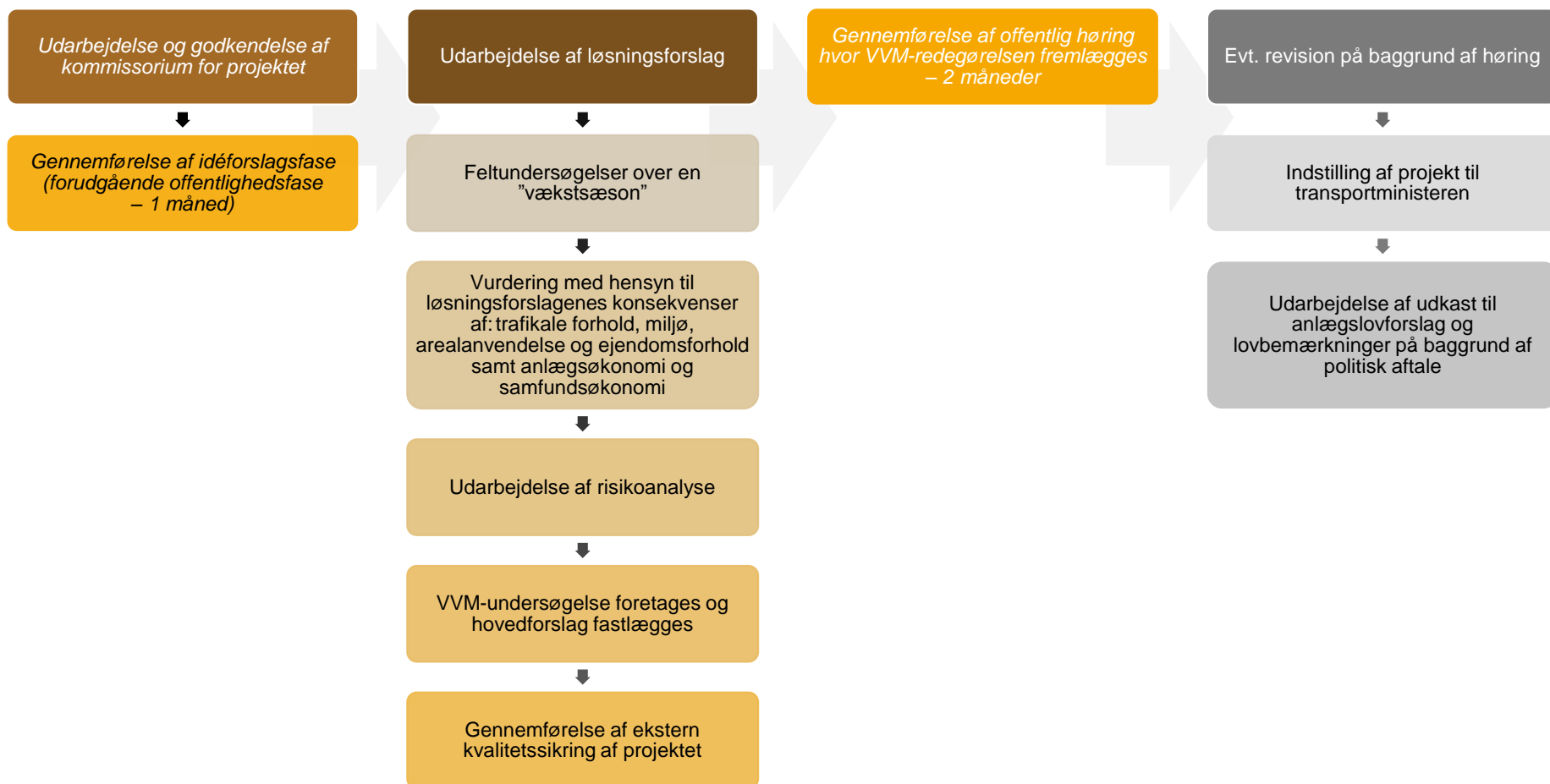
Men også

- danne grundlag for, at man i tilstrækkelig grad er i stand til forudberegne anlæggets endelige pris
- Sikre, at der ikke opstår problemer i forbindelse med lovgivningsproces og anlæg
- Afvejning af forskellige hensyn og ønsker i forhold til effekt og økonomi

VVM-REGELSÆTTET

- VVM-direktivet sætter rammerne
- Direktivændring på vej, der udvider VVM-begrebet og øger kravene til indhold
- Undtagelsesbestemmelse for projekter der vedtages i enkeltheder ved særlig lov
- Forudsætter, at de mål, der forfølges ved VVM-direktivet, herunder at stille oplysninger til rådighed, nås gennem lovgivningsprocessen

HOVEDAKTIVITETER



PROCESSEN - IDEFORSLAGSFASE

- Er der særlige beskyttelsesinteresser og fokusområder
- Hvilke alternativer skal undersøges?
 - Alternative linjeføringer
 - Alternativ udformning af tilslutninger o.a., mindre løsninger (0+)
 - Alternative løsningsforslag, transportmidler, kollektiv trafik
 - Alternative afværgeforanstaltninger

Varierer alt efter projektets karakter/kompleksitet og omfanget afklares først efter for-offentlighedsfasen

BORGERINDDRAGELSE I VVM-PROCESSEN

- Høringer
 - Mange deltagere ved møder
 - Ofte mange høringssvar
 - Underskriftindsamlinger
 - Bevågenhed og spørgsmål hele vejen til beslutning



BORGERMØDER

TIRSDAG DEN 8. OKTOBER 2013



Skeptiske røster over ny omfartsvej

Der var stort fremmøde til borgermøde om en omfartsvej ved Ribe i sidste uge

af: René Aunbjerg Nielsen
ran@ugeavisen.dk

BORGERMØDE – Inden længe går et større feltarbejde vest for Varde Hovedvej og Plantagevej i gang, når Vejdirektoratet påbegynder en VM-undersøgelse. Det sker med henblik på, at der skal anlægges en ny omfartsvej, efter tal har vist at mængden af trafik på rute 11 og 24 mellem Esbjerg og Tønder giver trafikale problemer på visse dage og specielt omkring Ribe.



Efter mødet blev tegninger over, hvordan vejen kunne gå, nærstuderet og debatteret.

For at klæde ripensene på til det kommende arbejde, der begynder senest til foråret og foregår et års tid, var der i sidste uge borgermøde med den nye omfartsvej som tema.

- Vi er her for at lytte til jer, lød det indledningsvis fra planlægningschef i Vejdirektoratet, Birgitte Henriksen.

Og det fik hun også masser af mulighed for efter orientering om, at der skal kortlægges støjgener, undersøges konsekvenser for natur og miljø og lignende under VM-undersøgelsen.

- Jeg mener, at begge de foreslåede linjeføringer går ud over det centrale af Ribe på grund af støj. Man kunne i stedet lave en tunnel under Ribe Å og føre

vejen derned, lød det fra Keld Tamdrup.

- Jeg synes, det er mærkeligt, at man vil bygge endnu en stor vej her. Jeg mener ikke, at problemet med trafik er så stort, som det er angivet, sagde Christine Beksgaard.

To foreslåede linjeføringer

Bege de foreslåede linjeføringer vil fra Gredstedbro løbe parallelt med Varde Hovedvej og jernbanen. Ved Kærbovej går forslaget A vest om Ribe Camping og møder den nuværende Ringvejen efter Ribe Å. Forslag B følger derimod jernbanen hele vejen ind mod Ribe og møder Ringvejen tidligere, hvor denne så vil blive udbygget. Begge forslag har fordele og ulemper.

Blandt andet går forslag A gennem Natura 2000 området, mens forslag B vil skulle igennem Plantagen.

Forslag om alternativ vej

- Det er simpelthen katastrofalt, hvis man vælger at føre en ny vej gennem Plantagen, sagde Vivi Lindblad, mens Michael Sand Jespersen foreslog en helt tredje linjeføring.

- Ved at anlægge omfartsvejen øst for Ribe ud omkring Varming kan man fange bilister fra Kolding og Tofthund, som ikke har ændret i Ribe. Turister til byen skal nok finde herind uanset hvad.

Den nuværende høring slutter den 28. oktober. Herefter vil blandt andet biologer i forbindelse med VM-undersøgelsen undersøge dyrelivet i området gennem et helt år. Når hele undersøgelsen så er færdig kommer der et nyt borgermøde og en ny høringsfase, inden vejprojektet eventuelt indstilles til Transportministeriet.

FAKTA:

I 2010 blev en forundersøgelse gennemført. Det har ført til den kommende VM-undersøgelse, som ventes færdig i maj/juni 2015.

Omfartsvej splitter Haderup

Nogenlunde lige mange indlæg for og imod på velbesøgt borgermøde i aftes



ANG MØRTELSEN
@herringkiblaad.dk

DERUP – Når I siger, at I er i stand til at reducere trafikmængden gennem Derup i 2020, hvorfor kan I så ikke se ud, hvor meget vores købmænd miste i omsætning? hvorfor har I ikke taget landbrugsnettet på listen over truede dyrarter? kan I se et par drillede spørgsmål, som embedsmændene i Vejdirektoratet stillet over for på det særdejlige borgermøde i Haderup i aften, hvor cirka 200 fyldte salen i turistcentret, imand Malene Houni Hansen er selv i tvivl om, hvad omfartsvejen som Vejdirektoratet nu er i gang med at forberede via VM-undersøgelsen, kommer til at koste hende, en vil koste mig to millioner kroner året. Det kan jeg regne ud, fra hvad mistede i omsætning de to måneder frem, hvor Nørregades lerningvej i lakked på grund af klidstrøvsjån. - vil ikke være bilister på omfartsvejen, der gider køre 300 meter ind til Derup for at købe is til familien, yde hun.

er Holstebro

så mange andre i Haderup er imod i planlagte omfartsvej, der er en vigtig del af den planlagte opgradering rute 34 fra Hæstholm til Herring, is skal give trafikken fra Thisted, rs og Sølling hurtigere adgang til torvejstøttet ved Herring. en når nu motorvejen mellem Holstebro og Herring kommer, så vil det være mindst lige så let for bilister fra Thy at køre over Strib og Stebro, påpegede mange. en Vejdirektoratet holder i forbindelse med VM-undersøgelsen undersøge dyrelivet i området gennem et helt år. Når hele undersøgelsen så er færdig kommer der et nyt borgermøde og en ny høringsfase, inden vejprojektet eventuelt indstilles til Transportministeriet.

vejkiosk, men en købmændforretning baseret på solidt håndværk, sagde han om butikken, der i foråret blev købt som årets Spar-bank i Danmark. Han bekræftede lignende Vejdirektoratet til interview i Sunds, der fortæller, at SuperBrugsen oplevede et dyk, umiddelbart efter omfartsvejen blev taget i brug, men nu alterer er oppe på den normale omsætning. Paul Vester beskrev også, hvordan bilister, der skal til Viborg eller Skive om morgenen, må holde i kø i op til et kvarter i at passere T-krydset ved Haderup. - Nu er vi tæt på den omfartsvej, som



© Niels Fejer Christensen fra Vejdirektoratet fortsatte i aftes om planerne for den ny omfartsvej for omkring 200 Haderup-borgere. FOTO: HANS MØRTELSEN



© Spar-købmænd Malene Houni Hansen: - Omfartsvejen vil koste mig to millioner kroner om året.

© Steen Mortensen: - Jeg vil kraftigt advare mod, at vi kobler os fra det overordnede vejnet.

vi har kæmpet for, næsten lige siden jeg kom til byen for 60 år siden. Så må vi ikke adlænge det for os selv nu, sagde han.

Lodsejere berøres

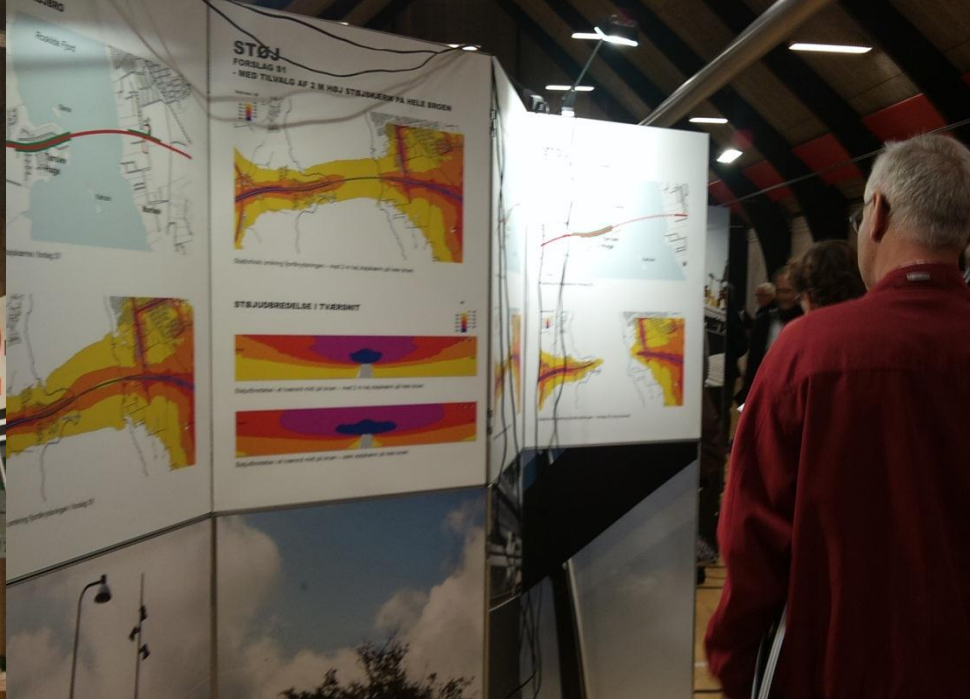
Omfartsvejen skal føres vest om Haderup, men den endelige linjeføring ligger ikke fast endnu, oplyste Vejdirektoratets folk flere gange på borgermødet. Men hvis den otte kilometer linjeføring, som Vejdirektoratet har vist på tegningerne, kommer til at holde stik, vil den betyde skæmmet 12-15 lodsejere, som sidder over for at skulle have

eksploiteret jord og gå i forhandling om jordforlejelser. Planlægningsschef Birgitte Henriksen talte for mange gode input på mødet til at sikre de såkaldte trafikanter og sørgede for adgang til de smukke naturområder via stiunderføringen. Både hun og den lokale borgerforening lagde op til, at der nedstattes en en borgergruppe, som Vejdirektoratet kan kommunikere mest i det videre forløb.

Op til Folketinget

Når høringen er slut om fire uger, går VM-undersøgelsen i gang. Den

vil være afsluttet næste sommer, hvor der skal holdes et nyt borgermøde og være en offentlig høring. Men hvorvidt kan omfartsvejen stå klar? Det er stadig et godt spørgsmål, som ingen kan svare på, idet det er Folketinget, der skal bevillige de 300 millioner kroner, der er budgetteret til. - I skal beslutte jer på, at der vil gå en årrække, var det nærmeste Birgitte Henriksen kunne komme. - Kan du garantere, at omfartsvejen ikke stadig vil ligge i skuffen om 10 år, spurgte en. - Nej, det kan jeg ikke, lød svaret.



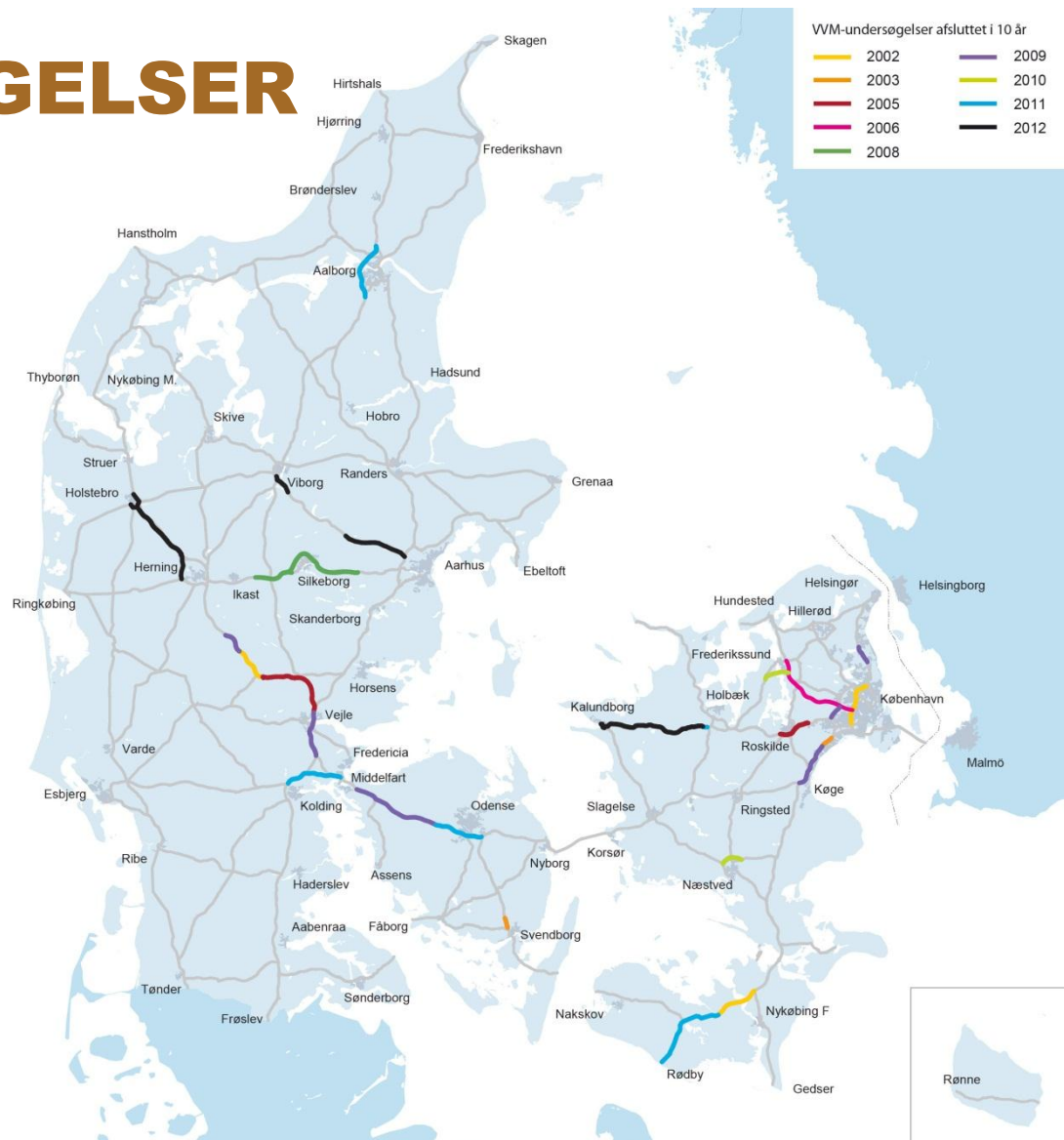
HVAD SKAL EN VVM-REDEGØRELSE INDEHOLDE?

Krav til indhold:

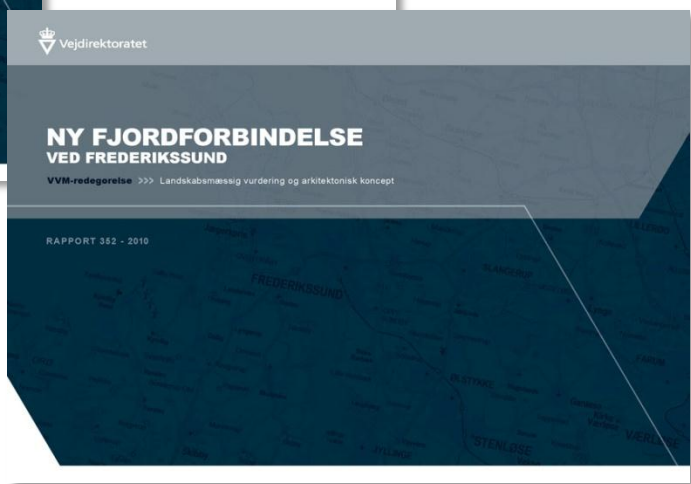
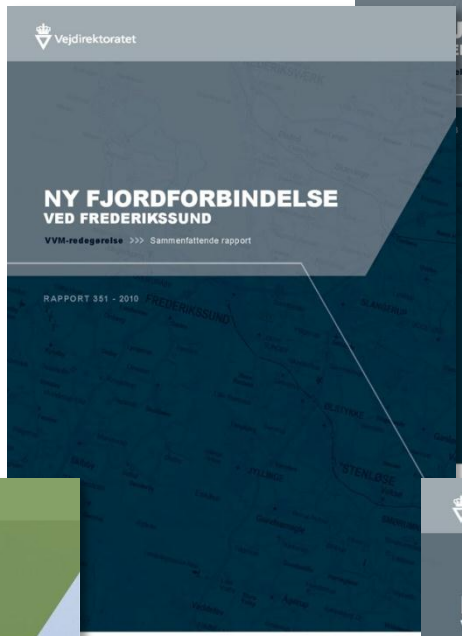
- En beskrivelse af projektet
- En oversigt over væsentlige alternativer til projektet som har været undersøgt
- En beskrivelse af projektets virkninger på mennesker, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klima, landskab, materielle goder samt kulturarv
- En beskrivelse af projektets kortsigtede og langsigtede virkninger på miljøet
- En beskrivelse af miljøforbedrende foranstaltninger
- Et ikke-teknisk resumé af redegørelsen

Virkninger gælder såvel anlægsfasen, som når vejen står færdig

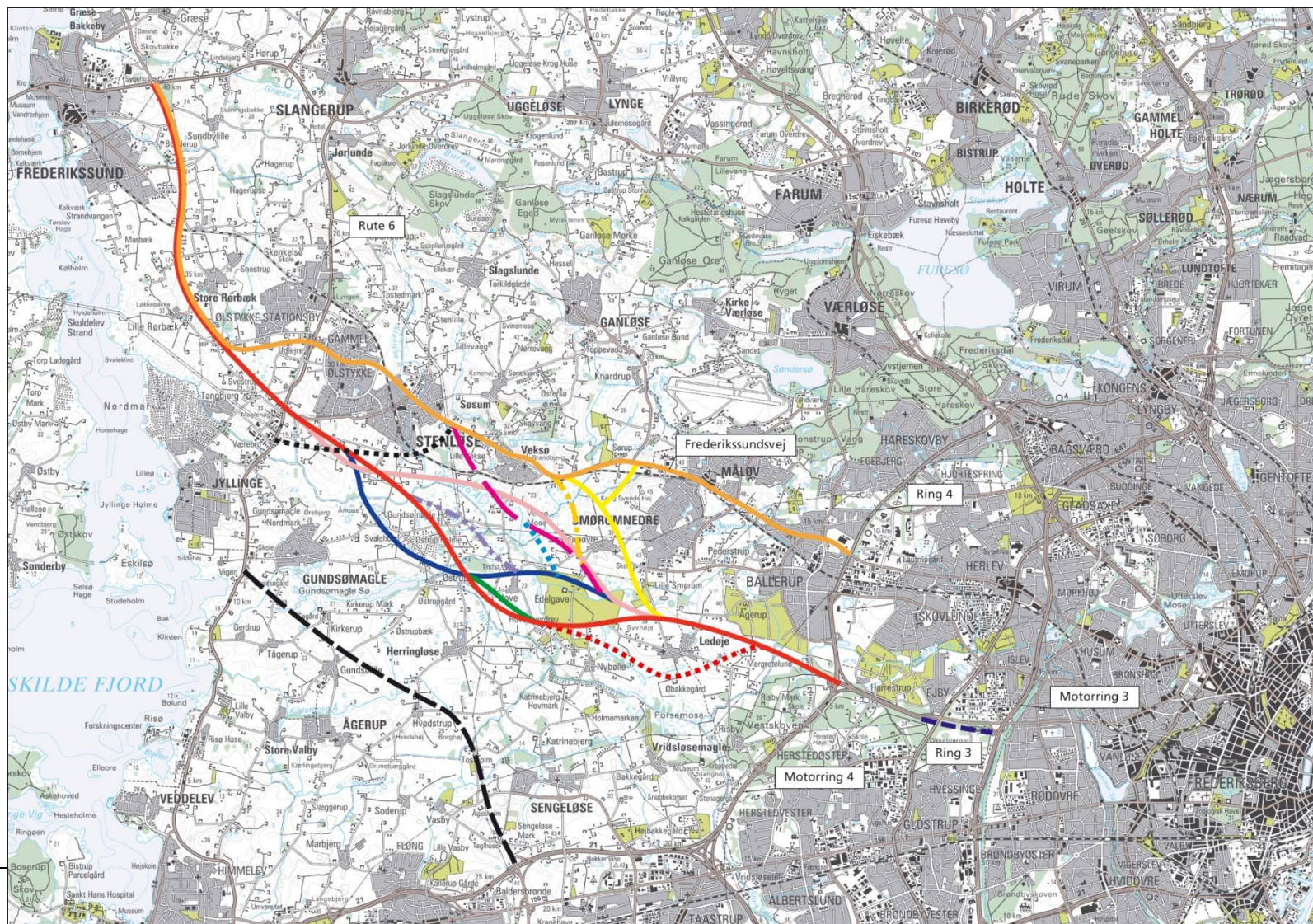
VVM-UNDERSØGELSER OVER 10 ÅR



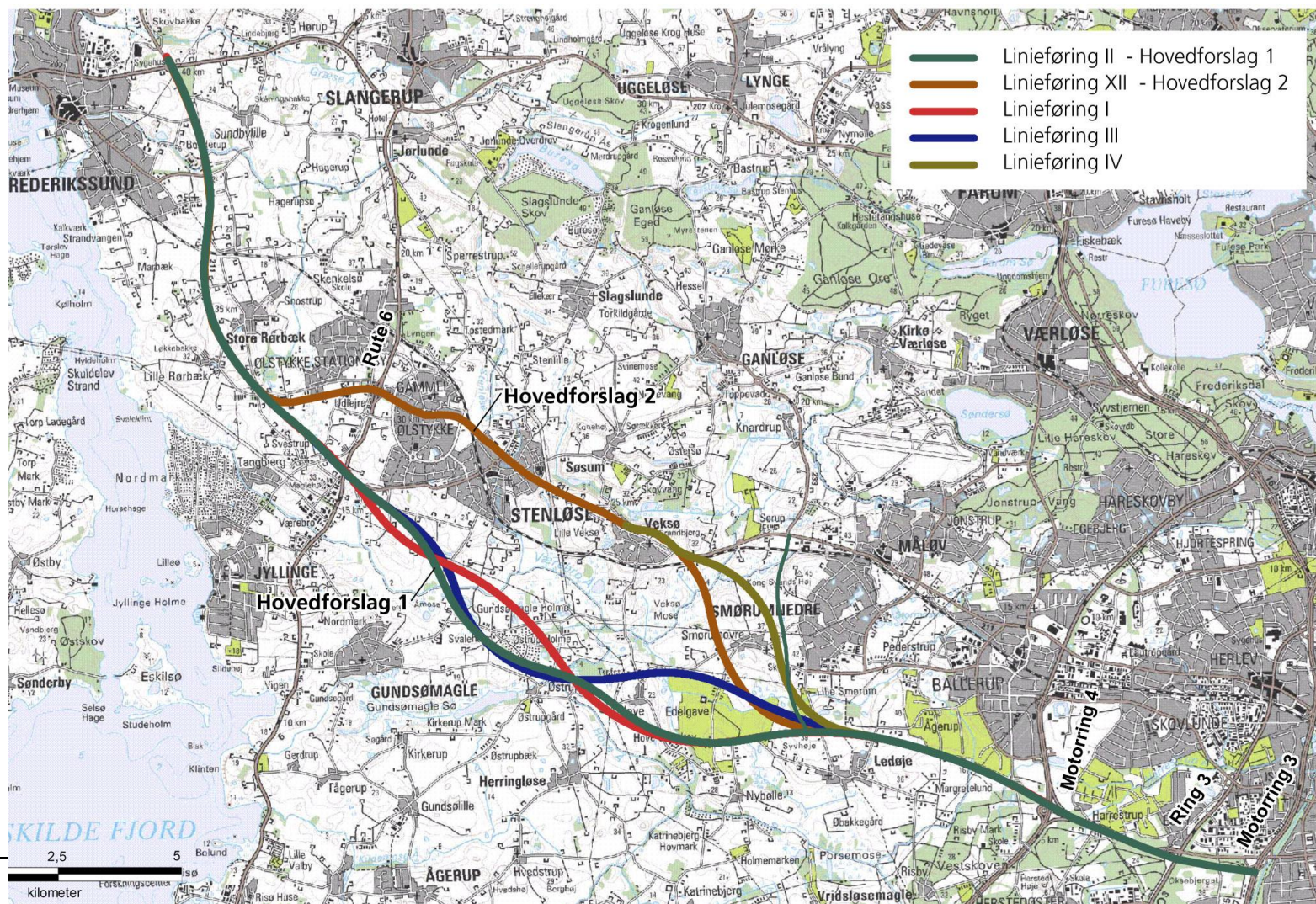
VVM-REDEGØRELSE



PROCESSEN - FRA MANGE FORSLAG



.....TIL FÆRRE



SKÆRPEDE KRAV TIL VVM

- Habitatdirektivet, EU domstolen – ”Muslingedommen”
- Klage til EU kommissionen: Nordstream-projekt om manglende miljøvurdering af afledte aktiviteter
- Trafikale forhold med mere trængsel, flere detaljerede beregninger
- EU Støjdirektiv
- Belysning af alternativer
- Nye miljøtemaer i kommende ændrede VVM-direktiv

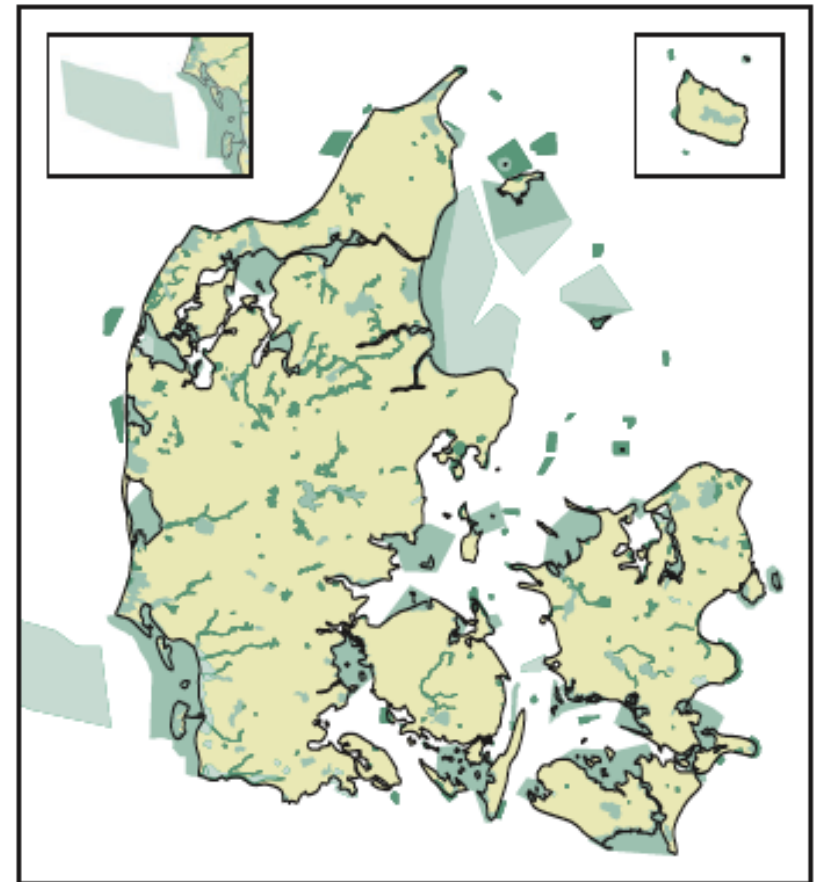
NATURA 2000 OG HABITATDIREKTIVET

- Vurderinger skal ske på ”bedst videnskabelige grundlag”
- Vurderinger skal godtgøre, at ”naturområdets gunstige bevaringsstatus og integritet ikke skades”
- Arter jf. Habitatdirektivets bilag IV – vurderinger skal godtgøre, at disse ”arters økologiske funktionalitet kan opretholdes”
- Ikke bare direkte påvirkning, men også indirekte påvirkning skal vurderes (dvs. konsekvenser for nærliggende Natura 2000 områder skal indgå i VVM)
- Afværgeforanstaltninger som erstatningsbiotoper, faunapassager, regnvandsbassiner mv. beskrives

261 EU-HABITAT OMRÅDER OG 113 FUGLEBESKYTTELSESOMRÅDER

SIDE 18

- Områderne beskytter:
 - 60 forskellige naturtyper
 - 100 forskellige dyr og planter
 - 80 fuglearter



Natura 2000 i Danmark

- Habitatområder
- Habitat- og fuglebeskyttelsesområder
- Fuglebeskyttelsesområder

FELTUNDERSØGELSER SKAL FOREGÅ, NÅR DYR OG PLANTER ER FREMME



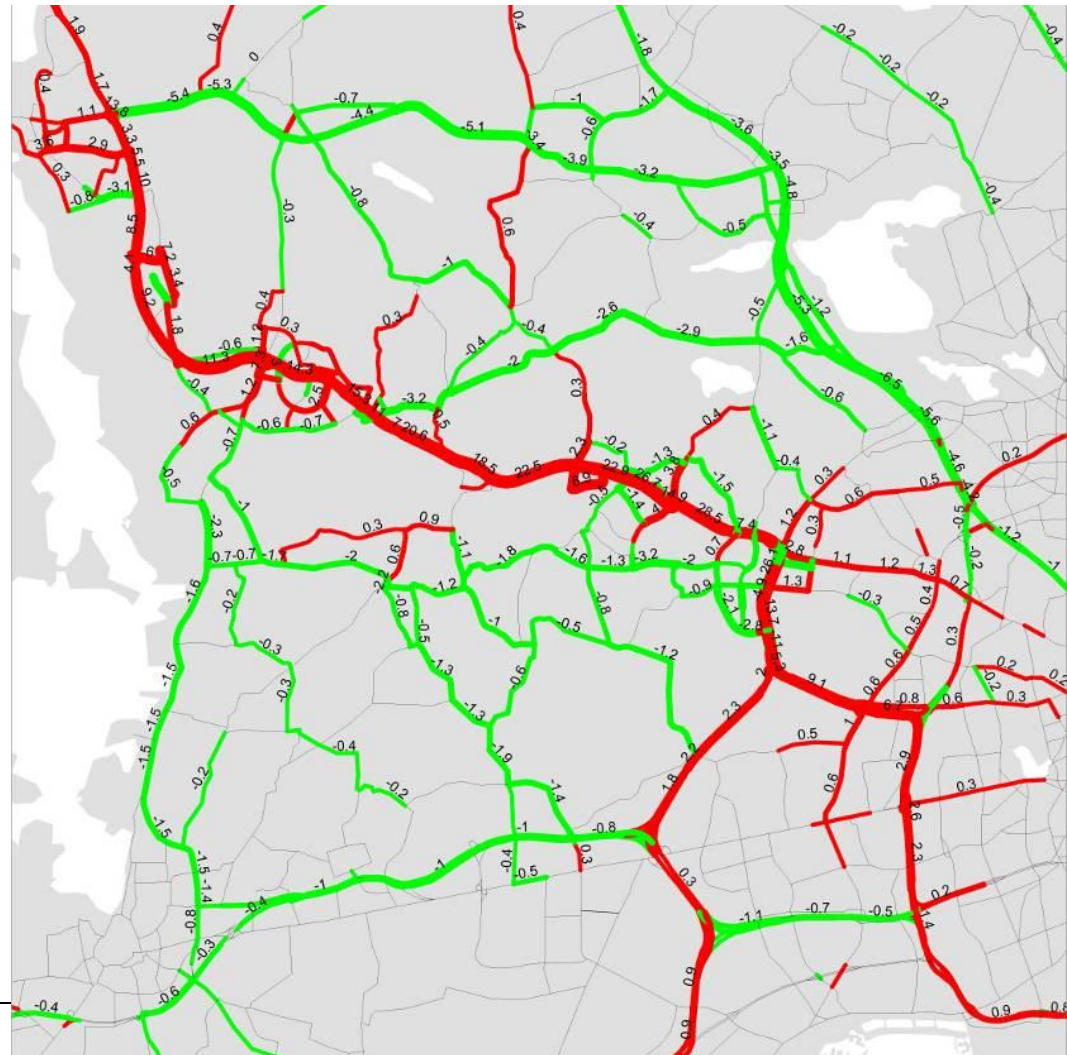


OGSÅ ANLÆGSFASEN SKAL VURDERES

- Etablering og drift af arbejdspladser ifm. anlægsarbejder skal konsekvensvurderes (også uden for det egentlige arbejdsområde, eks. støbning af broelementer)
- Konsekvenser af midlertidige inddragelse af arealer til anlæg (eks. midlertidige køreveje)
- Eks. grundvandssænknings (mængder og varigheder), støj og luftforurening
- Hvordan afvikler vi trafikken?

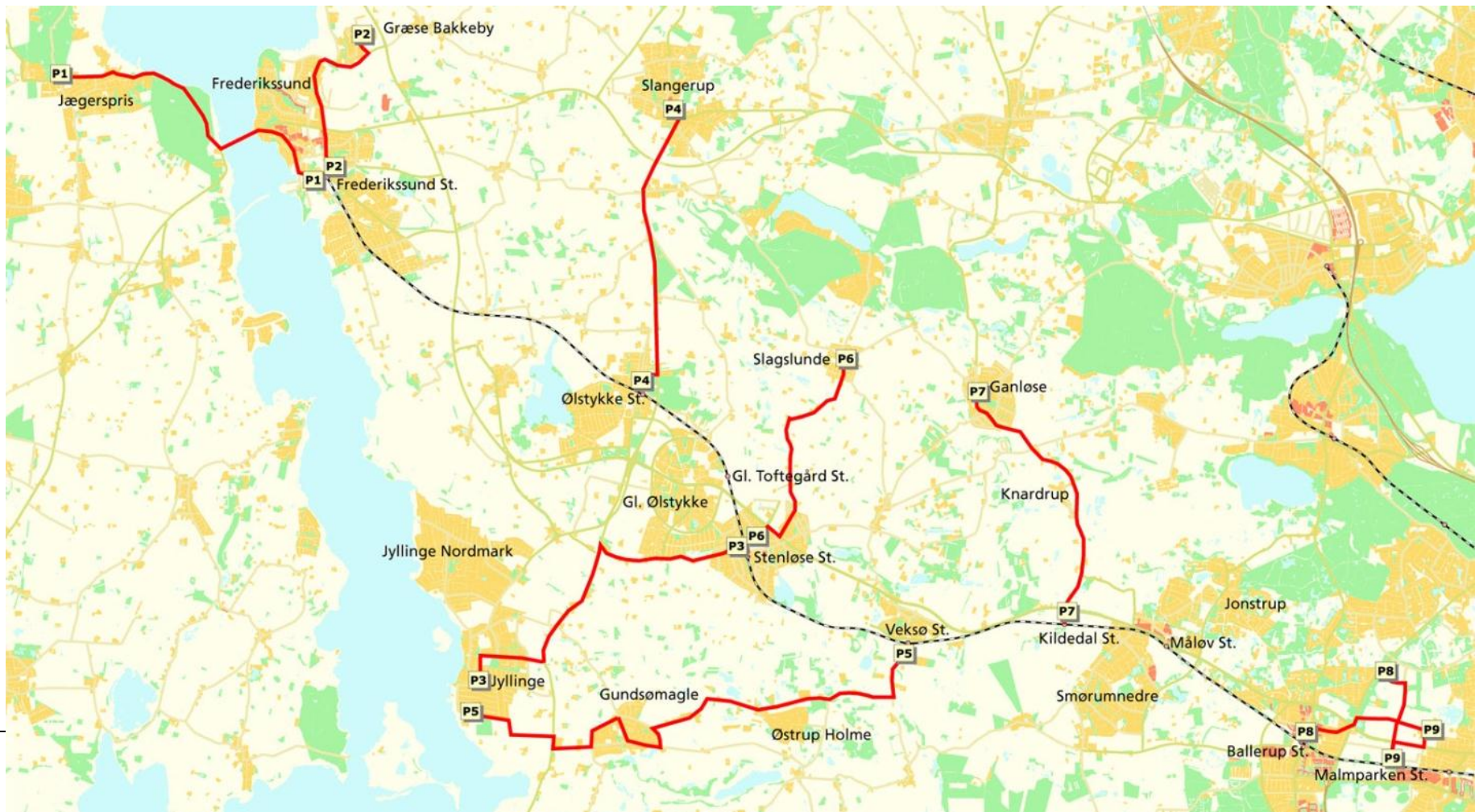
TRAFIK

- Trafikale konsekvenser
 - Overflytning af trafik
 - Aflastning af det øvrige vejnet
 - Ny trafik
 - Trafikarbejde
 - Tidsgevinster
- Trafikafledte effekter
 - Trafikuheld
 - Luftforurening



TRAFIKALE VURDERINGER AF ALTERNATIVER

- Altid 0-alternativ (reference)
- Andre løsninger (eks. 0+, kollektiv trafik o.a.)

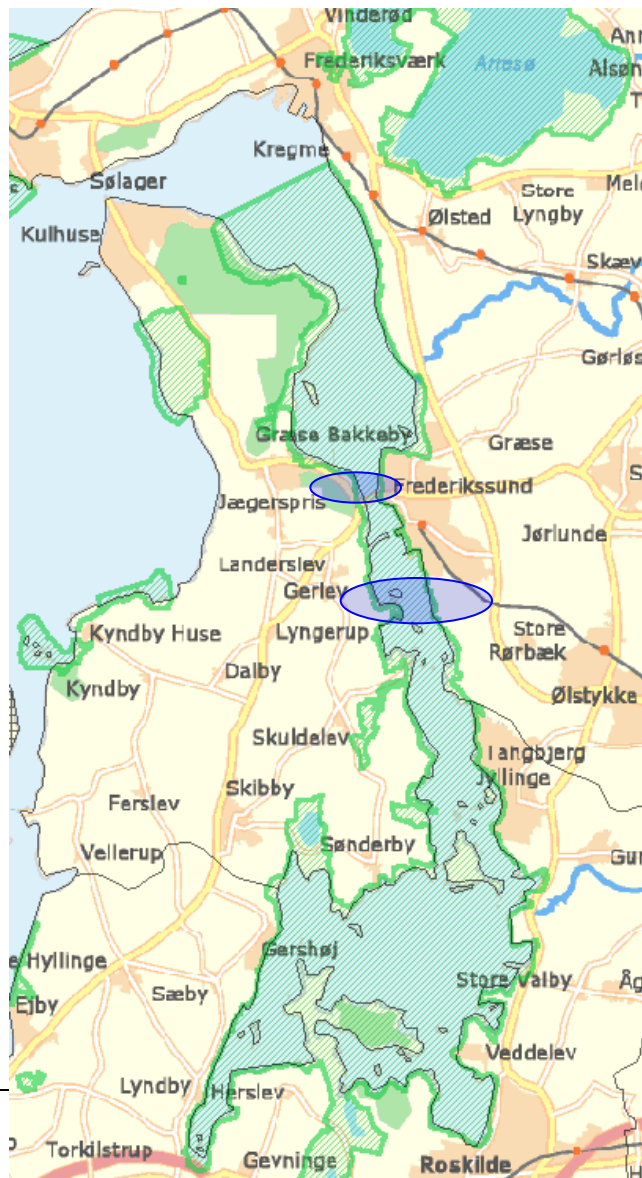


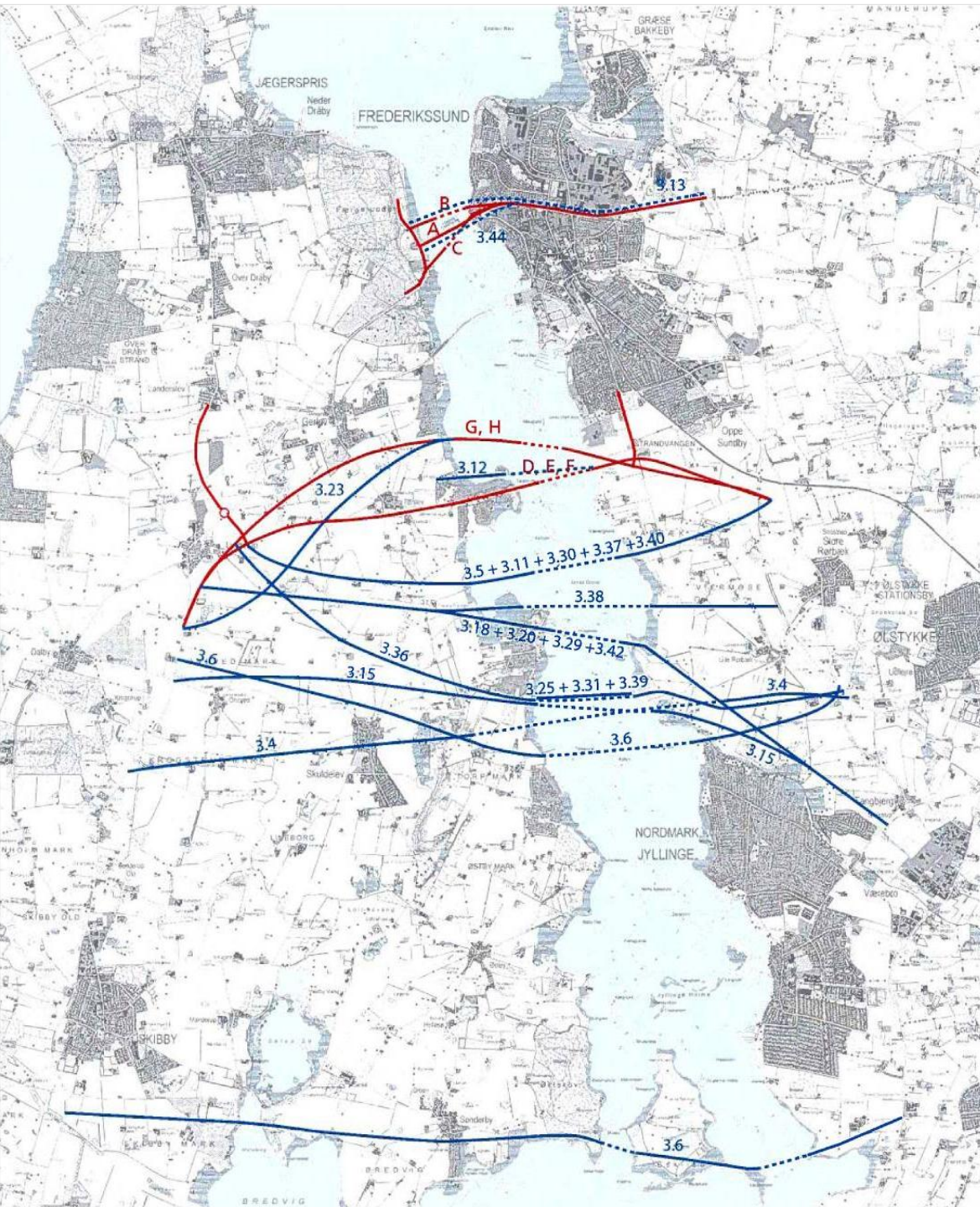
ALTERNATIVER OG NATURA 2000 - ROSKILDE FJORD

Fugle-
beskyttelse



Habitat-
områder





- Blå linjer er forslag fra offentlighedsfase
- Røde linjer er forslag fra Vejdirektoratet

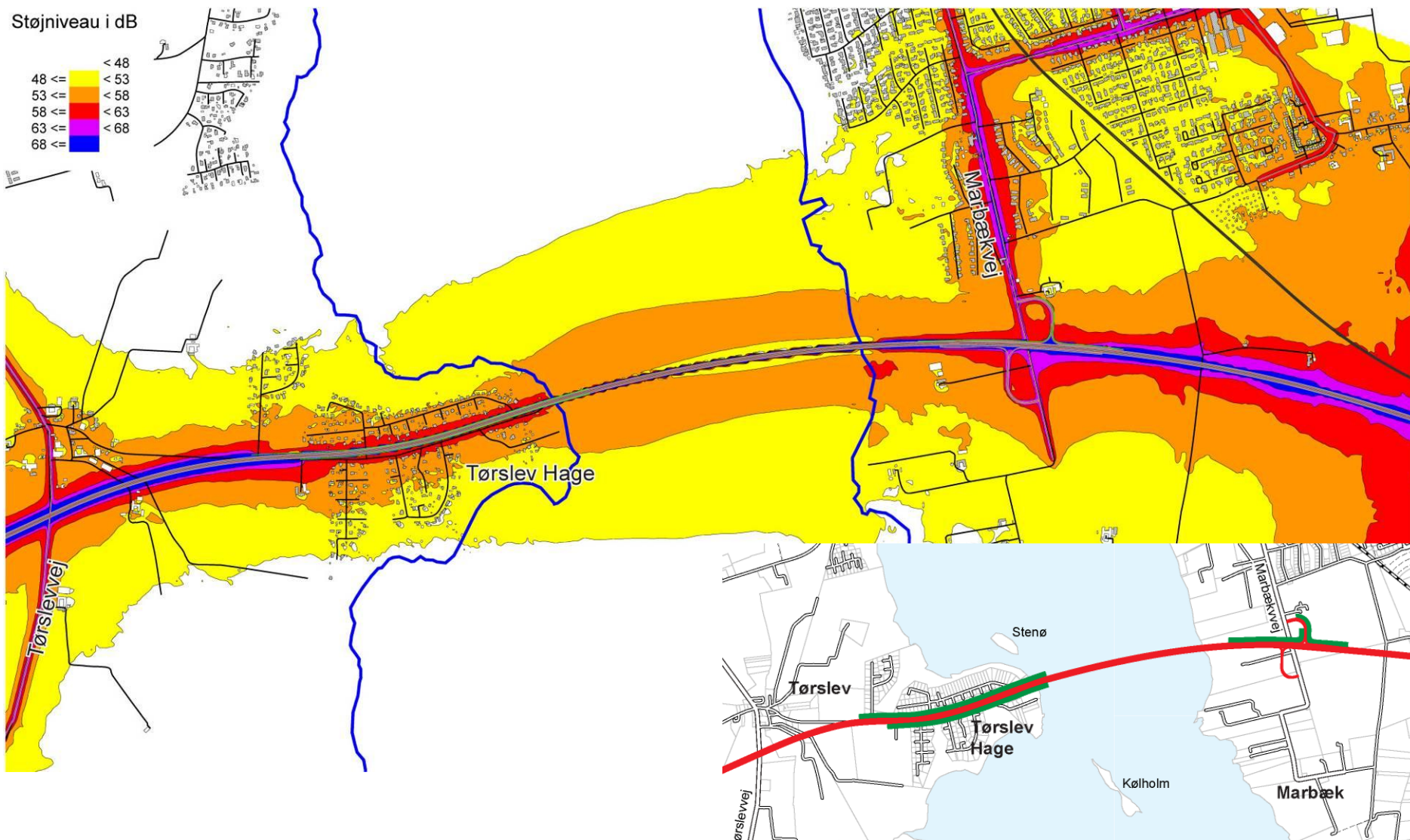
KONSEKVENSVURDERINGER IFT. STØJ

- EU støjdirektiv fra 2002 – fælles europæisk fremgangsmåde for at undgå og forebygge støj
- Implementeret i 2006 i dansk støjbekendtgørelse
- Nord 2000 støjberegningsmodel til støjkortlægning af støj langs veje
- VVM støjkonsekvensvurderinger er blevet mere omfattende da modellen indeholder mange forhold (terræn, trafik, hastighed, osv.)
- Beregninger med forskelligt omfang af støjafskærmning
- Dæmper støjen, men fjerner den ikke

STØJAFSKÆRMNING OG STØJUDBREDELSE I FORSLAG S1 - HØJBRO

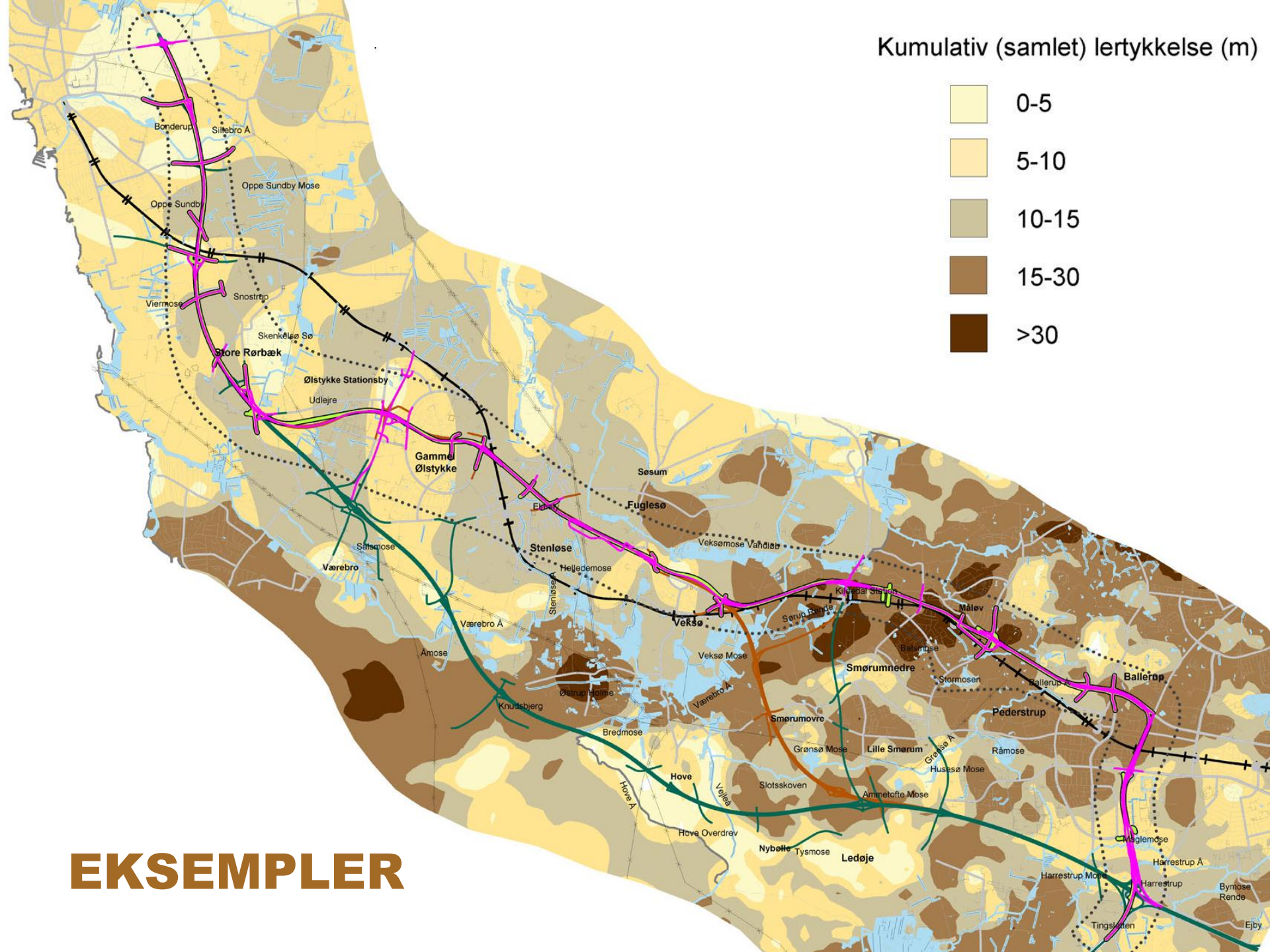
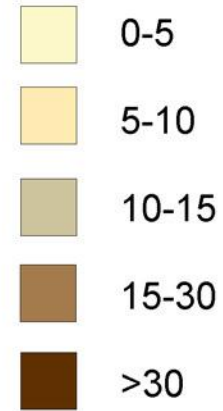
Støjniveau i dB

48 ≤	< 48
53 ≤	< 53
58 ≤	< 58
63 ≤	< 63
68 ≤	< 68





Kumulativ (samlet) lertykkelse (m)



EKSEMPLER



NATUR

- Undgå at berøre levesteder
- Bindinger på hvornår anlægsarbejderne kan gennemføres
- Sydvendte skrånninger med spredt beplantning
- Erstatningsnatur
- Faunapassager
- Hegning
- Dalbroer



FAUNABROER





Bestanden af kronhjorte, Danmark største vildtlevende dyr, er fordoblet på Sjælland i løbet af blot 10 år.

HEGNING OG FAUNAPASSASGER



FOTOOPTAGELSER FRA FAUNABRO



FAUNABROER





DALBRO – FLERE FUNKTIONER

NABOER

- Støj
- Udsigt
- Krydsningsbehov
- Forhold for cyklister og gående
- Rekreative forhold
- Landbrugsforhold



ANLÆGS- OG SAMFUNDSØKONOMI

- Vi beregner den mest sandsynlige pris for projektet
- I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering skal også være et tillæg
- Tillæg er 10+20%, når VVM-fase
- Tillæg er 50%, når tidligere faser

- Samfundsøkonomi beregnes med en såkaldt Teresamodel
- Sammenholder omkostninger med udgifter
- Sammenligne infrastrukturprojekter på tværs

EKSEMPLER PÅ MILJØOMKOSTNINGER

Tiltag	Pris (fysikpriser)
Støjskærm, 100 m	1,2 - 2,0 mio. kr.
Erstatningsvandhul	25.000 - 50.000 kr.
Dalbro, 100 m	ca. 30 - 45 mio. kr.
Faunabro	10 - 40 mio. kr.
Paddehegn, 100 m	50.000 - 100.000 kr.
Vildtheqn, 100 m	ca.15.000 kr.
Faunaunderføring	0,3 - 10 mio. kr.

SAMMENLIGNING AF OMKOSTNINGER TIL MILJØHENSYN (ANALYSE FRA 2006)

- Danmark sammenlignes med Sverige, England og Holland
- Miljøtiltag i Danmark lå på niveau med Sverige
- Holland skiller sig ud fra andre lande – ”grøn teknokratisme” – villighed til omfattende miljøtiltag
- England er det af de fire lande med højeste niveau for miljøtiltag
- Vanskeligt at opgøre, da flere foranstaltninger tjener formål ud over miljøhensynet, eks. geotekniske hensyn
- At tænke en miljøoptimal linjeføring betyder nødvendigvis ikke i sig selv fordyrelser
- Analysen peger på, at afvanding kan være et fokusområde

MCKINSEY ANALYSEN

- Sammenligning med Sverige, Irland, Tyskland og Norge
- Færre trin i den overordnede planlægningsproces i Danmark i forhold til de øvrige lande
- Danmark er generelt på niveau med de andre lande så vidt angår aktivitetsniveau for forskellige dele af VVM
- Der er stor variation i planlægningsomkostninger mellem projekter i alle landene
- Danmark ligger i den billige ende med hensyn til planlægningsomkostninger i forhold til de andre lande